

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVA[L]

1942. ÁPRILIS 1. (V. ÉVF. 7. SZÁM)



ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT · RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 7. SZÁM * BUDAPEST, 1942 ÁPRILIS 1.



Előre...

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap díszgyűlésen búcsúztatta elnökét, vitéz nagybányai Horthy István kormányzóhelyettest



A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap díszgyűlésen, bensőséges ünnepséggel búcsúzott *vitéz nagybányai Horthy István* kormányzóhelyettes úr őfőméltóságától, aki három éven keresztül irányítója és vezetője volt a Repülő Alapnak. A főméltóságú urat a H. M. N. R. A. nevében vitéz Laborczffy Rezső ezredes, az intézőbizottság elnökhelyettese búcsúztatta.

Beszéde elején a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsága tagjainak hódolatteljes ragaszkodását és afelett érzett büszke örömét tolmácsolta, hogy a nemzet közakarata vitéz nagybányai Horthy Istvánt a magas és felelősségteljes kormányzóhelyettesi tisztségre megválasztotta.

— Mi úgy érezzük, — folytatta *vitéz Laborczffy Rezső* ezredes — hogy Főméltóságodnak a magyar repülésügy érdekében a Repülő Alap intézőbizottságának elnöki székében teljesített önzetlen és fáradságot nem ismerő sikeres munkája is mozaikdarabja volt annak az érdemsorozatnak, amely a nemzeti közakarat megnyilvánulásának alapja volt.

— Amidőn Főméltóságodat most utoljára köszöntjük intézőbizottsági körünkben, rövid visszapillantást vetünk azokra a kimagasló eredményekre, amelyeket a Repülő Alap Főméltóságod elnöki vezetése és irányítása alatt elért.

— Ezek között az első helyet az foglalja el, hogy a Repülő Alap létesítésének évétől kezdve minden esztendőben dícsérettel és maradéktalanul teljesítette a honvédség által felállított követelményeket. Ez az eredmény csak úgy volt megvalósítható, hogy az előfeltételt képező szükségleteket pénzben, kiképzési anyagban, repülőterekben és azok felépítményeiben a Repülő Alap részére Főméltóságod fáradságot nem ismerő agilitással elő tudta teremteni. Élünkön járta végig az illetékes személyeket és fórumokat, hogy az ügy nemzeti és honvédelmi érdekéről őket meggyőzze és támogatásukat biztosítsa.

— Főméltóságod háromévi irányítása és vezetése mellett keletkeztek a Repülő Alapnak azok az általánosan ismert intézményei, amelyek megvalósítása ilyen rövid idő alatt lehetetlennek látszott.

— Ki kell emelni még azt a tényt, hogy a magyar iskolagép szerkesztése és gyártása Főméltóságod elnöksége alatt indult útjára azzal, hogy az első széria legyártására a rendelést kiadta.

— Ezek a rövid összefoglalásban kiemelt úttörő adatok csak kis részét képezik annak a többi munkának, amit az Alap Főméltóságod vezetése mellett végzett.

— Főméltóságod most az Alap intézőbizottságának éléről távozik. Köszönetet jelentünk az előzőkben vázolt céltudatos és kiválóan eredményes elnöki munkásságáért, valamint a magyar repülés iránt mindenkor megnyilvánult jóindulatú támogatásáért.

— Hódolattal kérjük Főméltóságodat, hogy a jövőben a Repülő Alap védnökségét vállalni kegyeskedjék, azért, hogy az Alapnak a repülés érdekében végzett munkája továbbra is élvezhesse Főméltóságod gondoskodó szeretetét és pártfogását.

— *Búcsúzóul szeretetünk és ragaszkodásunk hódolatteljes kifejezése mellett a magyarok Istenének bőséges áldását kérjük Főméltóságodra és szent Hazánk érdekében kifejtendő munkásságára.*

— *Vitéz nagybányai Horthy Istvánt az Isten éltesse!*

A díszközgyűlés tagjai hosszasan, rendkívül szívélyesen ünnepelték a távozó elnököt, majd *vitéz nagybányai Horthy István* emelkedett szólásra és az alábbi beszéddel búcsúzott a Repülő Alaptól:

— *Köszönöm a szíves megemlékezést és a meleghangú búcsúszavakat.*

— *Én mindenkor örömmel és szívesen munkálkodtam a Repülő Alap érdekében. A Ti önzetlen és odaadó segítségtek és közreműködéstek adta az alapját az elért eredményeknek. Ezért mindannyiatoknak köszönetet mondok és arra kérlek benneteket, hogy a Repülő Alap ügyét továbbra is azzal a szeretettel, megfontoltsággal és áldozatkészséggel szolgáljátok, mint eddig.*

— *Az Alap védnökségét vállalom és annak munkáját a jövőben figyelemmel fogom kísérni.*

— *Munkátokat az Isten áldása kísérje.*

A Főméltóságú Úr szavait a jelenlévők lelkesen megéljenezték és hosszasan ünnepelték *vitéz nagybányai Horthy István* őfőméltóságát.

Télen is zavartalanul »dolgoznak« a zuhanóbombázók!

LÉGIHÁBORÚ

1942 március 11-től 27-ig

Az 1941/42-es téli háború véget ért. Az erős légitevékenység minden arcvonalon Európában már *a tavaszi hadműveleteknek szól.* Megindult legerősebben a légitevékenység, megkezdődött az ellenséges arcvonalak és mögöttes területek légi nyilvántartása a felderítőgépek segítségével és erélyesebben folytatódik a szovjet forgalmi hálózat bombázása. Ennek a szigorú télnek végén mindenki megkönnyebbülten néz a *jövőbe,* amelyik biztató, de vissza kell nézni novemberig a *multba* is és lezárni a téli időszak háborús eredményeinek mérlegét.

1941 november végén, a korán beállt dermesztő hideg tél miatt Szentpétervár, Moszkva és Rosztov előtt megállt a diadalmas német offenzíva. Ugyanakkor Észak-Afrikában nagy dobveréssel megindult a »három Cunningham« támadása Tripolisz ellen az angolszász szövetségesek maximális bizalom-előlegével. Roosevelt, amerikai ujság- és rádióhírek szerint, ujja körül csavargatta az udvariasság és szerénység legszélső határáig elment japán delegátusokat. Nagy hazugságpropaganda indult meg óriási szovjet támadások és sikerek híresztelésével, de a keleti arcvonalat célszerűségi okokból tényleg meg kellett rövidíteni és a Szovjet tényleg kétségbeesett támadásokba kezdett hideghez jobban edzett szibériai csapataival.

Azután december nyolcadikán mint a villámcsapás, úgy érte a túlsó oldalt a japán támadás, rendkívüli kezdeti sikereivel. A két tengeri nagyhatalom, az USA és Anglia a Távol-Keleten megbénult. Megkezdődött az igazi világháború, a háromhatalmi egyezmény aláírói és az Amerikával meg Kínával megerősödött demokrata-bolsevista világnézet államai között.

Amíg Európában a Szovjet az egész tél folymán *egyetlen hadászati sikert el nem ért* és Észak-Afrikában Rommel az angolokat bravurosan többszáz kilométer mélységben *visszavetette,* keleten Japán *»megváltoztatta a térképet«.* A tengeren egyik veszteség a másik után érte az angolszász államokat. A földközitengeri és Anglia körüli hajótemetőhöz most már az amerikai parti vizek is csatlakoztak. *A német és olasz tengeralattjáró fegyvernem offenzívát kezdett az amerikai hajózás ellen,* Japán pedig *döntő csapást mért* a csendesóceáni USA- és a távolkeleti holland-amerikai-angol hajóhadra.

A levegőben japán, német, olasz sikerek, többezer lelőtt szovjet, angol, holland repülőgép a tengelyhatalmak változatlan légifölényét igazolták.

A téli hónapok mérlege tehát decembertől kezdve *egyre kedvezőbben alakult.* A tengely légiereje és az olasz hajóhad a Földközi-tengeren lehetetlenné tette az angol hadi és kereskedelmi flotta működését. A keleti arcvonal szilárdan áll, a légierő ott is kitűnt a szovjet támadások eredményes visszaverésében és az angol-amerikai segítséggel nehezen felszerelt szovjet repülő- és páncélosalakulatok elleni harcban.

Az európai és az északafrikai front tehát alig változott, *a földön* ellenfeleink mindkét arcvonalon igen nagy anyagi és emberveszteségeket szenvedtek. Azonkívül az afrikai arcvonalon az ausztráliai és újzélandi csapatok hazaszállítása miatt is megváltozott az erőhelyzet.

Tengeren a japán légierő és flotta, továbbá a tengely légiereje és búvárhajói



Rombolók támadnak



Olasz bombázók Málta felé tartanak



A legújabb olasz vadászok

erőteljes offenzívát indítottak olyan kezdeti eredményekkel, ami a nyomasztó angolszász tengeri fölényt igen erősen meggyengítette. Ennek következményei az egész világra kiterjedő csapat- és hadianyagszállítások, továbbá a mindenütt várható flottaakciók miatt igen súlyosak.

Az olasz támadások következtében elsüllyedt 21 angol és görög hadihajó, köztük 15 cirkáló. A német támadások 9 csatahajót 3 repülőgépszállító hajót, 11 cirkálót süllyesztettek el az angol flottából, a szovjet keleti- és feketetengeri hajóhad nagyobb egységei, 1—2 kivétellel, szintén elpusztultak. A japánok pedig elsüllyesztettek Távol-Keleten március végéig 7 csatahajót, 19 cirkálót, A rombolótípusból több mint száz veszett el a háború kezdete óta angol-szovjet oldalon. Az elsüllyesztett ellenséges búvárhajók száma is száz körül jár. Ha ehhez hozzávesszük a súlyosan vagy könnyebben sérült többi hadihajót, könnyen megállapíthatjuk, hogy a tengeri veszteségeknek csak kis hányadát tudták pótolni ellenségeink és túlerejük a multé.

A levegőben december eleje óta a Szovjet 2630 gépet vesztett, ennek kétharmadát légiharcban. A japánokkal szemben az angolszász hatalmak ugyanezen idő alatt 1870 gépet vesztettek. Az angolok a német és olasz légierővel szemben négy hónap alatt 763 saját gépüket, elsősorban bombázókat siratják. A tengely légiereje főleg a veszteségi arányon keresztül számítva mutatkozik fölényes erejűnek. A Szovjettel szemben 1:10, angollal 1:5, távolkeleti ellenségeinkkel 1:8 a veszteségi arány a mi javunkra a légi háborúban már hónapok óta. Az a légi háború, ami Németország és Anglia között folyik hónapok óta, nem fokozódott a télen, sőt gyengült és általában a partvidékekre szorítkozott.

✶

Március hónapban két légierő ünnepelte fennállásának évfordulóját. Március 1-én a német, március 27-én az olasz légierő tekintett vissza az elmúlt idők eredményeire. A fasiszta légierő méltóságteljes ünnepén a Duce beszélt, megemlékezett a világháború után elgazosodó olasz repülőterekről, ahol a fasizmus uralomrajutása után új repülőélet indult meg. Balbo marsall feketetengeri. majd ezt követő óceánrepülési nagy állomásai ennek a fejlődésnek, azután Abesszínia, Spanyolország, Albánia, végül a mostani világháború csataterei fölött vívja hősi harcait az újjászületett olasz légi haderő. Megemlékezett az aviatika hősi halottairól, akiknek önfeláldozása örök példa marad. Az olasz légi haderő ebben a háborúban légi harcban és földi támadásban 2221 ellenséges repülőgépet semmisített meg és közel nyolcszázat súlyosan megrongált. Az angol flotta elleni harcban pedig 21 hadihajót elsüllyesztett és 13-mat megrongált, különösen a torpedóvető repülőgépek voltak eredményesek és 12 cirkálót süllyesztettek el. Az olasz légierő által elsüllyesztett kereskedelmi hajók száma 75 a háború kezdete óta. Az olasz légi haderő vadászaira és torpedóvetőire a Földközi-tengeren még nagy feladatok várnak, fejezte be nagy beszédét a Duce.

✶

A szovjet arcvonalon még tartanak az orosz támadások, de a siker legkisebb jele nélkül. Olvadás is van, főleg délen, de még hetekig eltarthat a földek és utak felszáradása. A német légierő már erős támadásokat kezdett a szovjet felvonulási útvonalak és vasutak ellen, a

Német vadászgépet indulásra készítenek elő



A közelfelderítőgép motorját előmelegítik



A legújabb BMW motorokat nagy sorozatban gyártják


Géppuskaheveder-töltés


Meghalt angol fogságban a hős aostai herceg


Kiértékelés

Olasz bombázók szovjet földön és Afrikában





Sítalpas Fresel er futárszolgálatban

murmanszki kikötő és a kaukázusi Novorossijszk ellen erős bombatámadások voltak. A szovjet páncélosok gyülekezőhelyei, a támadó gyalogság ellen erélyes alacsony támadásokat végeznek a német repülők. Hamarosan elválik, mennyi anyagot tudott kapni a szovjet haderő északi és déli határain keresztül szövetségeseitől, nem-e emésztett fel a téli háború túlsokat, talán mindent. Finn vadászrepülők a félig képzett szovjet pilótákat egész sorozatokban lövik le, a támadó harckocsik hetenként százával pusztulnak el. A gyalogos és lovas támadások sorsa is a megsemmisülés. A Perzsa-öböl felé irányuló szovjet csapatmozdulatok talán már az elvesztett és még elvesztendő európai területekért való kárpótlásért történnek? Vagy Anglia annyira jutott, hogy az egész Közép-Keletet, sőt Indiát is bolsevizálni hagyja, mert gyenge?

A keleti arcvonalon már magyar ezredek is harcba léptek és eredményes támadást hajtottak végre Charkowtól keletre. Ez az idő az utolsó szovjet támadások és a végső német előkészületek ideje, ami után minden eddiginél erősebb német, olasz, magyar, román, szlovák és a többi európai állam légióiból álló haderő megindul a vörös vésszel való végleges leszámolásra.

Európa nyugati részén és az óceánon a helyzet változatlan, légi vállalkozások, búvárhajóharc mellett most az angolok partaszállási kalanddal próbálkoztak a francia tengerparton a Loire torkolatánál. Csak az összes hajók és a résztvevő katonák nem tértek vissza Angliába, a győzelmes vállalkozás híre azonban igen. Bajosan fogja elhinni az angol közvélemény, hogy a néhányszáz ember már győztesen menetel Párist felszabadítani. Elvesztek azok, mint ahogy el fog veszni minden hadosztály Anglia számára, amelyik partraszállást kísérel meg bármelyik európai partvidéken.

A német légierő angol ellátási kikötőket támadott a keleti és déli parton, angol repülők az északi tenger kikötőit és a Ruhr-vidéket próbálták megközelíteni, sőt egyes gépekkel mélyebben is behatoltak német területre, de az éjszakai vadászgépek és a légvédelem helyén volt és az angol repülőknek fekete hete volt március 22 és 28 között.

A német tengeralattjárók az amerikai partok mentén hetenként átlag 100—140.000 tonna hajóteret süllyesztettek el,

✱

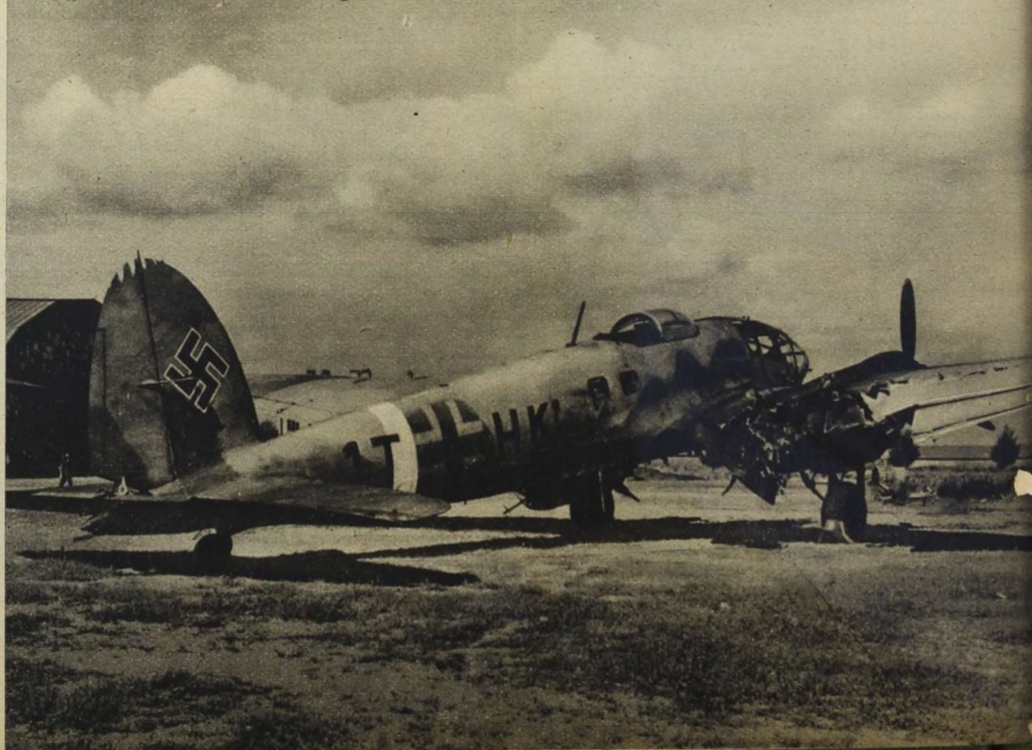
Észak-Afrikában még mindig felderítőharcok vannak a földön és erős légitevékenység a tengely részéről. Málta annyi légitámadást kapott, mint amennyit egy pontja sem a világnak. Az oda-irányuló hajókaravánok szétverése eddig négyszer teljesen sikerült. Ami pedig netán befutott a kikötőkbe, ott kapja a légitámadásokat egymás után. Az egyiptomi angol hadsereg vasút- és útvonalait a német és olasz repülők több helyütt megszakították, Tobruk kikötőjét bombázzák és az északafrikai repülőtereken alacsonytámadással pusztítottak el nagyobb repülőkötelékeket. Az itteni harcok feléledése rövidesen várható. Az angolok erősebb csapategységeket szállítottak el távolkelet felé, ami nem maradhat következmények nélkül. Az angol közvélemény Rommeltől fél a legjobban.

✱

A három hónapon át szakadatlanul tartó japán támadás után, mintha lélegzetvétel lenne a következő támadásokhoz, India s Ausztrália, vagy mindkét cél felé. Nem szabad figyelmen kívül hagyni az alaszkai partok és szigetek felől várható amerikai tevékenységet sem, bár az a jelen helyzetben még nem esedékes.

A japán légierő elfoglalta a távolkeleti szigeteken levő repülőalapokat és ellenőrzi Ausztrália felől és a körül az egész tengert. Japán erők pedig megkezdték Rangon elfoglalása után az előretörést a Burmai út és Ceylon felé. Az Andamani szigetcsoport megszállásával Madra és Ceylon, Rangoon felől pedig Kalkutta került a japán légierő hatósugarába.

Az indiai kérdés gyors megoldását várható japán támadás megindulása előtt, szorgalmazza az iderepült Stafford Crip. Akar-e harcolni India Anglia céljaiért vagy nem áll ellen a japán támadásnak és lerázza az angol igát? Eldől rövidesen mint az a kérdés, hogy hol fog megindulni a nagy keleti támadás. A tél véget ért és a tengely hadai veszik kézbe a kezdeményezést új csapatokkal, új hadiszerekkel, de a régi hősi szellemben az új Európáért Bt.



Egy Heinkel bombázó súlyos sérüléssel is hazatért

TŰZKERESZTSÉG!

(Szemelvények egy hadinaplóból)

Első nap Galiciában. *Holnap tűzkeresztség.* Sebaj! Éljen a haza!

Egész délelőtt, miközben a térképeken a várható feladatokat tanulmányozzuk, dörögnek az ágyúk a távolban, a szél idehozza a hangjukat. Várunk. Meleg lehet mindkét oldalon. Itt a szent tűz hevít, ott a félő, rossz lelkiismeret. Hihetetlen vandál rombolás, gyilkolás maradt utánuk. Mindenki panaszkodik rájuk.

Szerelők a gépek körül, lázas munka látszik mindenkin, erre készültek évek óta. Bombák mindenütt a gépekben. Géppuskák teljesen betöltve.

Délben velünk ebédel a gyorshadtest repülőparancsnoka. Röviden tájékoztatja a századot, utána megbeszélés.

Végre délután az első parancs a bevetésre. Ez alkalommal *G.* főhadnagy és hadnagy pilótája a szerencsés soros. Mindenki irígyli őket.

A kiszámított időre szerencsésen megérkeztek. Jelentkezésük után kijelöljük a térképeken mindazon helyeket, ahol ellenséget észleltek, de főleg azokat, ahol légvédelmi tüzet kaptak. Ezt senki sem szereti.

Nagy az érdeklődés az általuk végrehajtott alacsonytámadás iránt. Hiába! Ilyen a magyar vér, felderítőnek egyáltalában nem kenyere a harc és vélte őket a magyarok Istene és a repülőszerencse.

Másnap a mi rajunk van készültségben. Délelőtt nagy szemle, a gyorshadtest parancsnoka megszemlélte századunkat és hadirepülőterünket. Vele voltak a beosztott repülőparancsnok, vezérkari főnök és a német összekötőtiszt.

Szemle után díszebéd, mely a régi, kellemes, békebeli batjársi hangulatban telt el. Midőn a szemlélő urak eltávoztak, mindenki igyekezett lepihenni. Sehol sem lehet olyan jót pihenni, mint a háborúban. Ez egészen különös érzés itt. Pihenőnket egyszerre a riadót jelző szirénahang veri fel, mindenki percek alatt elfoglalja kijelölt helyét. Századparancsnokunk gépkocsin a rádióhoz siet, majd a kapott paranccsal a készültségi rajhoz, vagyis hozzám, a raj parancsnokához jön. Mint parancsnok a rajból, — én vagyok az első bevetett gép.

Általános feladat: fegyveres felderítés vadászkísérettel.

Gépvezetőmmel leülünk kiszámítani az utat, időt s minden apróságot, mely ilyenkor élet vagy halál kérdésévé válik. Tanulmányozzuk a tekintetbejövő területet, mert a tájékozódás a szovjet síkságon rendkívül nehéz. Települések gyakorisága és egyformasága, dombok és folyók egyhangú képe egészen más, mint a mi szép hazánk. Valamikor az iöldünket hittem repülési szempontból a legnehezebbnek, most már tudom, mi az igazi nehéz.

Megbeszélésre szánt rövid percek elteltével jelentkezünk, s majd felszállás közben puskáinkat kipróbálva, hátunk mögött a biztosító vadászrajjal, elindulunk a cél felé.

Csak most érek rá gondolataimmal foglalkozni. Vizsgálom sajátmagamat. Tudom, hogy ez lesz a tűzkeresztségem és nem babra megy a játék. Eddig otthon, ahol gyakorlatokon résztvettem, integető karok, saját véreim fogadtak, most felugató ágyútorkok, kelepelő géppuskák és rosszindulatú ellenség vár.

A terep lefoglal. Nincs sok időm a gondolkodásra. Nézem az órát, a terepet, az irányszöget tartó pilótát, a légteret, végignézem a műszerfalat s örömmel látom, hogy közel ezerlóerős motorunk kifogástalanul működik, a gép szinte vidáman szeli a levegőt.

A békésen nyugvó táj lassan megélénkül. Először saját csapatainkat látom előnyomulóban, a gépkocsik tetején a magyar felségjellel. Pár perc még és tudom, hogy már a bolsevikiek felett repülünk.

Megveregetem a pilótám vállát, ez az egyezményes jelünk, melyben tudatom, hogy ellenség van alattunk.

Bár a nap már lenyugvóban van, hiszen az órám már nyolc órát mutat, *mozgást sehol sem látok.* Előző bombatámadásaink megtanították a bolsevikieket, hogy nappal pihenjenek, s ne mozogjanak, ha kedves az életük. Csak nehezen lehet felfedezni a falvakban összetömörült és igen jól rejtett, sötétzöld gépkocsitömeget. El kell ismerni, hogy leplezésük, rejtésük mesteri.

De már itt vannak — mint mi itt nevezzük — az első pamacsok, melyet üdvözletként küldenek fel. Valami csodálatos nyugalom fog el, s pilótám mosolyogva mutogat a nálunk sokkal alacsonyabban megjelenő robbanófellegekre. Mosolyunk ellenben lassan torzulni kezd, mert minél beljebb megyünk, minél erőszakosabban igyekezünk felderíteni, annál több és — sajnos — jóval közelebb felvillanó és elfeketedő pamacsot látunk. A gép a megbeszélésünk szerint irányt és sebességet változtatva, egyre feljebb, majd egyre lejebb kezd menni, majd amikor egy vasútállomás mellett meglátom az egyik dühösen reánk villogó légvédelmi üteget, feléje irányítom a gépet. Izzadhatnak odalenn, olyan szapora a négy cső folytonos villogása. Na, várjatok csak! Megizzasztalak én még jobban benneteket. Rájuk mutatva, pilótám megérti gondolatomat és rájuk csap. Párszázméteres zuhanás után még egy utolsó pillantást vetek a beélesített tizenkét darab bombára és megcélozva az üteget, rájuk vetem. Sajnos, a hatást megfigyelni már nem állott módomban, mert a bombázásra olyan pokoli tűz volt a válasz, hogy első ösztönszerű gondolatom: vissza, hazafelé!

Miközben a gép hazafelé tart, térképemre vázolt jelekből összefoglalom ledobandó írásbeli jelentésemet. Fontos minden szó, minden jel, mert saját véreim pusztulását okozném, ha valamit elfelejteném. Vadászaim eközben látva, hogy a feladatot befejeztem és ellenség sehol a légtérben, búcsúkör után hazatérnek. Nekem még jelentést kell ledobnom a kijelölt helyen. Egyre sötétebb lesz. A terepet már 100 méteren is alig látjuk, a világító műszerekre bízva magunkat, igyekszünk a cél felé. Végre megvan a ledobóhely.

A »*megtaláltam*« jel adása után megkönnyebbült lélekkel — irány haza! Sajnos, a benzinórám már csak ötven litert mutat. Újabb izgalmas perc. Mérem a térképet, hazáig elég lesz. — állapítom meg és közlöm a pilótával. Azonban semmi jel a repterünkről, csak nem tévedtünk el? Most lenne bajunk, amikor a nehezebbjén túl vagyunk? Rakétajelet adok, végre második jelemre, Istennek hála: a gép orra előtt pár rövid perc távolságra megjelenik a válaszjel és a hazahívó fényszóró fénye. Nagy megnyugvás tölt el. Még egy-két perc és a gép kereke a repülőterünk földjén szalad.

Begurulás után jólismert és örvendező arcok fogadnak. »Csakhogy ittvagytok« — hangzik mindenfelől.

Jelentkezés után elmesélem élményeimet és pihenőre térek. Megköszönöm a magyarok Istenének, hogy hazavezérelt. Pihennem kell, holnap *új célok, új feladatok várnak,* erőt kell gyüjtenem.

Cs. L. főhadnagy


vitéz Laborczfy Rezső ezredes, a Repülő Alap helyettes elnöke

Látogatás a Repülő Alapnál

Vitéz Laborczfy Rezső ezredes, az Alap h. elnöke nyilatkozik a Magyar Szárnyaknak

Mária Valéria-utca 10. sz., I. emelet. A lépcsőház feljárójával szemközt kisméretű, egyszerű fekete tábla ezzel a felírással: »Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap«. A legelső magyar nevét viselő és az eget követelő magyar élniakarást megtestesítő nemzeti intézmény hajlékánál vagyunk.

A Repülő Alap embereket, pengőmilliókat mozgat.

Szerte az országban a repülés jelentőségéhez mért lázas ütemben folyik a magyar ifjúság színe-javának kiválasztása és haderőnkívüli repülőelőképzése. Kis diákemberek ezrei fúrnak-faragnak modeljeiken, középiskolai és levente aerokörök alakulnak, körzeti központok nőnek ki a földből. A jó idő beköszöntével egymás után emelkednek a zajtalanul suhanó vitorlázógépek a tavaszi égbe. Szárnyaikon a magyar repülés új nemzedéke, a jövő nagy ígérete indul a levegő meghódítására. A fővárosi, a nagyalföldi, a dunántúli, a felvidéki és az erdélyi motoros repülés kiképzőkereteinél is hamarosan megindul a kiképzési munka. A cél közös: egyre több ég és föld között harcoló magyar ifjú kiképzése. Ennek a célnak az érdekében az emberek ezreit, a pengők millióit mozgatja meg a premilitáris repülőkiképzés, amelynek szervezete a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapban csúcsosodik ki.

Ezekkel a gondolatokkal és azzal a várakozással lépjük át a Repülő Alap központi irodájának küszöbét, hogy a hatalmas szervezethez mért emberseregget foglalkoztató, nagydimenziójú központi igazgatást fogunk találni. De nem! Szerény, négyszobás helyiségben intézik az alap ügyeit. A katonás egyszerűséggel, de célirányos csínnal berendezett szobákban serény munka folyik.

A gazdasági osztály szerteágazó pénzügyeit *Sárközy József* számvevőségi főigazgató irányítja, a titkárság vezetését pedig *Bereczky Sándor* ny. főhadnagy, titkár látja el. Az ő szobáján keresztül jutunk be a repülőalap ügyvezetésével megbízott elnökhelyettes, *vitéz Laborczfy Rezső* ezredeshez. Itt is katonai egyszerűség fogad. A bejárattal szemközt a kormányzó és a kormányzóhelyettes arcképe tekint le ránk. A többi falon a repülőalap eddig épített létesítményeinek fényképe díszlik. A dolgozószoba legnagyobb részét a zöldszínű posztóval borított hatalmas tanácskozóasztal tölti be, rajta egy ezüstszínű repülőgépmodel. A haderőnkívüli repülőelőképzés szervezési táblái kárpitozzák még a falakat és *Laborczffy* ezredes a kormányzó miniatűr mellszobrával díszített íróasztala mögött Magyarország térképe látható, amelyen különböző színekkel feltűntetik a motoros és vitorlázókereteket, amelyeknek száma — Istennek hála — egyre növekszik.

Laborczffy ezredes közvetlenül, szívélyesen fogad. Hellyel kínál és beszélgetni kezdünk. Ennek a beszélgetésnek a során azután feltárul a Repülő Alap nemzetfontosságú intézményének küzdelmes multja, az építés és továbbszervezés jegyében álló jelene és a legszebb ígéretekkel kecsegtető jövője. *A talpig katona, aki velünk szemben ül, nyugodt, tárgyilagos hangon kezd el beszélni, de a mondanivalóit átszövő tárgyilagosság mellett is kiérezzük hangjából, hogy egy szívéhez nagyon, de nagyon közelálló intézményről nyilatkozik.*

A nyilvános szerepléstől idegenkedő katona, akinek munkásága az egész Alap hatalmas szervezetét mozgatja, nem szívesen nyilatkozik a sajtó számára.

Arra a kérdésemre, hogyan lehetséges, hogy ennek az országot átfogó hatalmas szervezetnek az igazgatása ilyen kislétszámú munkaerővel történik, *Laborczffy ezredes a következőket mondotta:*



Az Alap tanácsterme

Az adminisztráció csodája.

— Céltudatos szervezési munkával, minden felesleges bürokratizmus kikapcsolásával és csak a lényeget szem előtt tartva elértük, hogy az alap adminisztrációja valóban feladata magaslatán áll. Az egész központi igazgatást tulajdonképpen öt ember látja el. A fizetést élvező négy munkaerő illetményeit és az összes adminisztrációs költségeket is megtakarítjuk azonban, mert a központi iroda igazgatási költségei az ideiglenesen kihelyezett összegek kamataiból maradéktalanul megtérülnek. A költségvetésileg biztosított központi irodai költségeket minden évben befizetjük az önbiztosítási lapba, amivel hozzájárulnak a Repülők Háza létesítési költségeihez is. A haderőnkívüli repülőelőképzést és a sportrepülést irányító és vezető Alap évi ötmilliós költségvetéssel dolgozik és már hatmilliós vagyont kezel ezzel az itt látható adminisztrációval.

Valóban adminisztrációs csoda ez — gondoljuk magunkban, majd a hatalmas tárgyalóasztalra irányul tekintetünk. Laborczffy ezredes felfogva tekintetünket, mindjárt felvilágosítást is ad:

Egy hely elárvult...

— Ennél az asztalnál születik meg a magyar ifjúságot szárnyra segítő határozatok legnagyobb része. A tanácskozóasztal egyik helye — mindannyiunk legőszintébb sajnálatára — a közelmultban elárvult. A Haza és a repülés szolgálatában eltöltött hároméví önzetlen munka de sok részleteseményét idézi fel bennem az az asztal. Tanácskoztunk, tárgyaltunk, latolgattuk a lehetőségeket, hogyan tudnók a rendelkezésünkre bocsátott lehetőségekkel a magyar repülés ügyét minél jobban szolgálni.

Vitéz Horthy István a munkából oroszlánrészt vállalt.

— A felsőirányítás a főméltóságú úr kezében volt. Az ő bölcs vezetésének köszönhetjük, hogy a legelső magyar nevét viselő repülőalap hazánk szolgálatában ilyen szépen kifejlődött. Az ő szakértő és lelkes vezetése mellett 10 motoros és 20 vitorlázó repülőkiképző keret nőtt ki a földből, a vitorlázórepülés soha nem remélt fejlődésnek indult és a legfiatalabb repülőnemzedéket is bekapcsoló aerokörök egymásután alakultak meg. Gépeket, felszerelést vettünk, lakóépületeket, hangárokat építettünk, egyszóval mindent elkövettünk, hogy a célt, a magyar repülőutánpótlás biztosítását a lehető legjobban szolgáljuk. Ebből az úttörő munkából vitéz nagybányai Horthy István, mint az alap elnöke, oroszlánrészt vállalt. Magas közjogi méltóságára való tekintettel, az elnöki tisztről le kellett mondania, de vállalta az alap védnökségét. Ez nagy igéret a jövőre, mert tudjuk, hogy ennek az intézménynek a sorsát a szívén fogja továbbra is viselni.

Legjobb tudásunk szerint szolgáljuk az ügyet.

— Az alap legfontosabb elvi jelentőségű ügyeiben ennél az asztalnál ülésező intézőbizottság határoz. Jelenleg *Ember Sándor dr.*, a Magyar Aero Szövetség elnöke, *vitéz Szentnémedy Ferenc* vezérkari ezredes, *vitéz Bánfaivy István* vezérkari ezredes és elnökhelyettesi minőségben jómagam szolgáljuk a legjobb tudásunk szerint a kitűzött célokat. Valamennyi bizottsági tag, természetesen önzetlenül, anyagi ellenszolgáltatás nélkül munkálkodik a Haza szolgálatában.

Az Alap és az Aero Szövetség.

Ezek után azt kérdezzük Laborczffy ezredestől, milyen kapcsolatban áll a Repülő Alap az Aero Szövetséggel.

— Az Alap és a Magyar Aero Szövetség között — mondja *vitéz Laborczffy Rezső* ezredes — a lehető legszorosabb együttműködés áll fenn. Az alsóbb szervek javaslatai a Magyar Aero Szövetség illetékes osztályához futnak be. A vonatkozó ügyben a Repülő Alapnak a szövetség tesz javaslatot. A végrehajtó szerv a Magyar Aero Szövetség, a végrehajtáshoz szükséges felszerelést és az anyagi eszközöket azonban a Repülő Alap teremti elő és végső fokon az intézőbizottság révén a legfelsőbb irányítás is az Alap kezében van. Az anyagi támogatást az igazgatás egyszerűsítéséért nem a szövetségnek adjuk, hanem közvetlenül az érdekelt egyesületeknek. Ilymódon rendkívül nagy mértékben egyszerűsítjük és ezzel természetesen gyorsítjuk az igazgatást.

Köszönet a névtelenül adakozó kisembereknek.

— Az Alap anyagi forrásai állami támogatásból, a mozgóképszínházak megadóztatásából és adományokból táplálkoznak. *Erről a helyről mindenekelőtt köszönetet kell mondanunk a névtelenül adakozó kisembereknek.* Érdekes például megemlíteni, hogy nagy tőkeerejű gazdasági létesítményeink kevesebbet áldoznak a nemzeti repülés ügyért, mint a filléreket szájától megvonó, hazafias lelkesedéstől fűtött kisember. Az adományok legnagyobb részét a kisemberek, az ifjúság fillérei teszik ki. Előfordult például, hogy valaki hősi halált halt fia temetésére összegyűlt koszorúmegváltás összegét ajánlotta fel a Repülő Alapnak. Középiskolás fiatalságunk — még a lányok is — az osztályokban rendezett gyüjtések összegét fizették be az alaphoz s ezzel a tízóraipénzükkel járultak hozzá a magyar repülés fejlesztéséhez.

Minden kérelmező külön választ kap.

— A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaphoz a kérvények ezrei özönlenek. A kiválasztás, mint végrehajtószervnek a Magyar Aero Szövetség feladata. Volt elnökünk, a Főméltóságú Úr leghatározottabb kívánsága, hogy minden kérelmezőnek válasz adassék és ügyét a lehetőségekhez képest a legnagyobb jóindulattal bírálják el. Választ tehát mindenkinek külön adunk.

A visszatért területek beszervezése.

Vitéz Laborczffy Rezső ezredes kérdésünkre végül elmondotta, hogy az anyaországhoz visszakerült területek ifjúságát a Repülő Alap hívja és várja. A Felvidék ifjúságát a kassai kiképzőkeretben, az erdélyi fiúkat Kolozsvárott, Marosvásárhelyt és Szatmárnémetiben képezik elő égi katonákká. A legutóbb visszakerült délvidéki területek előképzési beszervezése most van folyamatban.

Repülőalapi növendékek a keleti fronton

Eddig a Repülő Alap ügyvezetésével megbízott elnökhelyettes nyilatkozata. Minden szavában kiérezzük azt a nagy felelősséget, amely az ifjúság haderőnkívüli előképzésének jelentőségével tisztában van. Minden lépését, minden gondolatát egy cél vezeti, a legifjabb magyar fegyvernem tökéletes kifejlesztése, hatalmassátétele.

✶

A magyar fiatalság legjobbjai szárnyakat kapva uralják a Kárpátok koszorúzta magyar levegőtengert. Ez a repülőifjúság biztos záloga a magyar jövőnek. Hároméves multra tekinthet vissza a Repülő Alap és sikeres működésére mi sem jellemzőbb, mint az, hogy az általa szárnyakat kapott ifjak közül nem egy teljesíti már most kötelességét a becsület mezején. Végeláthatatlan síkságok, messzi tengerek fölött szállnak a magyar acélmadarak. Nem egynek a vezetője kevéssel ezelőtt még az alapi iskolagépek botkormányát fogta, most harci gépnek ad lelket. Az otthont, a családot, a Hazát és az európai művelődést védi a keleti barbárság ellen. Keresztes vitéz, mert felfigyelt a legelső magyar repülő szózatára.

»Hívom a magyar ifjúságot a magyar levegőtenger meghódítására, hívom a szent magyar Haza határainak védelmére...«

REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK

W. őrmester előrehajolva figyeli a Heinkel 111. vezetőfülkéjéből az alant kibontakozó, helyenként füstfelhőkkel borított város képét. Kutató szemei a pályaudvart keresik. Néhány pillanat mulva talán már záporoznak is az élesre állított bombák a szovjetutánpótlás csomópontjára, hogy a megrakott szerelvények és a pályatest eredményes »felszámolása« után művészi összevisszaságot és zürzavart hagyjanak maguk mögött. A vörösök légvédelmi tüzérségénél odalent nagyüzem van. A szaporán robbanó gránátok megnehezítik a célpont megközelítését. Ráadásul három vadász támadja meg a bombázót, mely a robbanófelhőktől tarkított égen jobbra-balra fordulózva igyekszik a kellemetlen bögölyöket lerázni magáról. Szívós fickók ezek a vörös vadászok. Még a saját légvédelmi tűzben is kitartóan támadnak. Hárman egyszerre. Az egyik nagy ívben alulról szándékszik lövéshez jutni, de az alsó lövész rövid tűzsorozatai tekintélyes távolságban tartják. A második jobbról, felülről jön az előbbivel egyidőben, azonban vállalkozása meghiusul a rádiós éberségén, aki a felső géppuskaállásból részesíti ókelmét kellő fogadtatásban, úgyhogy a vörös madárka éles balfordulóval röpke pillanatokra távozik a tettek szintteréről. S. tizedes búcsúzásul utánaereget még néhány lövést, mikor alig néhány méterre a bombázó mögött megpillantja az időközben észrevétlenül közelbe férkőzött harmadik bolsi vadászt, amint azt pilótája meredek szögben éppen fölrántotta. Nagy lélekjelenléttel az új ellenfél felé fordul és a dobtár maradék harminc lövését a Rata zömök törzsébe szivattyúzza. Ami ezután következett, azt tovább tart leírni, mint amilyen gyorsasággal az események egymást követték.

Ugy tűnt, mintha a felágaskodó Rata a másodperc tört részéig megállt volna a levegőben, majd hirtelen előre átesett, forgó légcsavarjának hegyével négy-öt helyen tenyérnyi darabokat tépett ki a bombázó oldalkormánya és függőleges vezérsíkja felső részéből, — valósággal kicsipkézte azt — nekirohant a német gépnek, balszárnyával súrolta és behorpasztotta annak törzsét, szárnyvégével lesodorta a hátsó lövész orra elől az antennarudat, végezetül nagy darabot kiszakítva a He. jobb szárnytövének és motorgondolájának hátsó részéből, letört szárnnyal, füstölögve megkezdte útját az enyészet felé. A város déli részén ért földet és dicstelen pályafutására hatalmas robbanással tett pontot.

A közlekedésnek ez a már tolakodásszámba menő módja Heinkelünket egy jókora lökés segítségével kibillentette egyensúlyából, úgyhogy az meredek dugóhuzóban zuhanni kezdett. M. tizedes, a pilóta várt, míg gépe ismét elegendő sebességet kapott s azután kétezer méteren sikerült a bombázót újra vízszintesbe hozni. Ám a gép így alig tartható. Erősen merül és nagy hajlandóságot mutat a lecsúszásra. Ki a bombákkal! W. teljes erejéből megrántja a szükségkioldót. Ezer méteren végre ismét engedelmeskedik a gép a kormánymozdulatoknak.

Nézzük csak már most a sérüléseket! Nagy lyuk tátong a jobb hordfelületen. A motorgondola hátsó része, a hátsó főtartó és a jobb csűrő erős roncsolásokat szenvedtek, a féklapot pedig a szovjet vadász vitte el emlékbe. Még nyugodtan futnak a motorok. A pilóta mind a két kezével, az egész hajózószemélyzet pedig minden fohászával a bal csűrőn csüng. De legalább a pillanatnyi zuhanás veszélyét sikerült elkerülni. Csak a csűrő tartson ki, hogy az erősen bedőlt gép egyensúlyban maradhasson a hazafelé tartó úton.

A két másik szovjet vadásznak ezalatt nem fért a fejébe, hogy a könnyű zsákmánynak látszó, súlyosan sérült bombázó egérutat nyer. Egymásután csapnak le a Heinkelre, míg a rádiósnak sikerül az egyiket géppuskájával felgyujtania. Vastag olajzászlót húzva maga után zuhan le a második számú ellenfél. Ám a harmadik még kitart. Valószínűleg remélik, hogy a német gép már nem maradhat sokáig a levegőben. A megfigyelő a gépen még található összes lőszert a két hátsó lövészhez hordta és már ez is kifogyóban volt, amikor a vadász megúnva eredménytelen kísérletezését, felhagyott a támadásokkal s megfordulva eltűnt a távolban.

Mégegyszer át kell repülni a vörös légvédelmi tüzérség zárófüggönyén. A közelben robbanó gránátok légnyomása meg-megrázza a bombázót és gránátrepeszek szakítják fel a törzs és a szárnyak borítását. Fogait összeszorítva vezeti M. a gépét. Nem bírja már kézzel egyensúlyban tartani, karjai görcsöt kaptak a túlzott megerőltetéstől. Most ballábát átlendíti a kormány felett és térdhajlatával a kormányszarvba akaszkodva, kezeivel pedig térdére nehezedve vezet tovább.

— Tudod még tartani a ládát? — kérdezgetik bajtársai állandóan.

— Igen, még birom, — jön a megnyugtató válasz.

Végre itt a repülőtér. Mivel a rádióadó és vevő az összeütközéskor használhatatlanná váltak, a támponton még nem tudnak semmit a történtekről. De csakhamar összeverődik odalent a repülőtér egész személyzete, amint észreveszik a szárnyában hatalmas lyukkal hazatérő bombázót. Azt pedig nem is kell mondanunk, hogy M. tizedes, a repülőtér személyzete harsány üdvrivalgásától kísérve, élete legjobb leszállását hajtotta végre.

*

Messze, künn az Északi tenger felett német vadászok angol tömlőcsónakot vettek észre, melyben három repülő hányódott. Elég alacsonyan a hajótöröttek felett egy négymotoros Stirling bombázó keringett és minden valószínűség szerint a gumicsónak helyzetét közölte rádió útján valamelyik parti mentőállomással. Német vadászok megtámadták a brit bombázót, mely rövid harc után lezuhant és elmerült a hullámokban. Nemsokkal ezután egy német mentőrepülőgép kihalászta a hajótörött Tommykat, kik így hadifogságba kerültek. Számolni lehetett azzal, hogy a Stirling hívására az angolok meg fogják kísérelni embereik megmentését, ezért két Arado 196-os szállt fel a legközelebbi vízirepülőgép-kikötőből és körözni kezdtek a gumicsónak előbbi helye felett. A német parancsnokság következtetése helyes volt, ugyanis rövid idő mulva gyorsjáratú angol motorcsónak tűnt fel, s mikor a közelbe ért, két géppuskatoronyból azonnal tüzet nyitott az alacsonyra ereszkedő vízigépekre. Nem maradt tétlen a két Arado sem és a támadásra támadással válaszolt. Az angol mentőnaszád zegzugos vonalban keresett menedéket a sűrűn záporozó gépágyúgránátok és géppuskalövedékek elől. Az egyik ledobott bomba azonban megállásra kényszerítette. Ugyanis a robbanás következtében összeroncsolódott a kormánya. Ezzel vége is volt a harcnak. A két megsemmisült géppuskatorony s a kormányfülke romjain kívül üvegcserepek, faforgács és alaktalan fémdarabok borították a fedélzetet. Még a motor is megsérült. Újabb támadásra nem került sor, mert megjelent a fehér zászló a hajó oldalán. A naszád mellé leszállt az egyik Arado és fedélzetére véve a hajó rádiósát, nemkülönben a győzelmi trofeát jelentő brit lobogót, hazarepült. Később egy kihívott kisebb haditengerészeti egység foglyul ejtette a hat tengerészből és egy tisztből álló legénységet, s kikötőbe vontatta a megbénított brit naszádot.

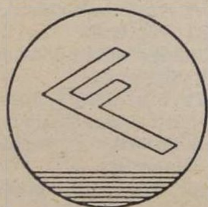
A német hadsereg repülő vezéri halma

A REPÜLŐ VEZÉRI HALOM



A vezéri halom egykor

A nagyszabású mozgóháború, amely jellemzője a mai modern német hadvezetésnek, különleges eszközöket igényel, hogy a hadvezér kellő személyes benyomásokat is szerezhessen a harc menetéről és megfelelő áttekintést kaphasson az általános harci helyzetről. A német hadsereg ilyen eszköze a Fieseler „Storch", amelynek előállítója a



GERHARD FIESELER WERKE G·M·B·H KASSEL

A NÉMET IFJÚSÁG REPÜLŐGÉPSZERELŐI KIKÉPZÉSE

Írta: Herold NSFK-osztályparancsnok

(T. E. K.) A német ifjúság repülő előképzése a párt keretébe tartozó NSFK (Nationalsozialistisches Fliegerkorps) testületben történik. Ugyanez a szervezet végzi a tartalékosok állandó gyakorlatbantartását is.

Az NSFK feladata így, hogy a katonai szolgálat előtt a német légihaderő személyzeti utánpótlását repülő és szerelői előképzésben részesítse. A szerelői kiképzés megvalósításának előfeltételei a következők:

1. megfelelő nagyságú és a szerelői előkiképzési anyag felosztása az egyes gek;
2. megfelelő képességű üzemvezetők és kiképzők nevelése;
3. kiképzési tervezet megalkotása s a kiképzési anyag felosztása az egyes kiképzési fokozatokra.

Megfelelő műhelyek szerzése nem járt különösebb nehézségekkel, hiszen ilyenek máris rendelkezésre álltak a repülőüzem fenntartására s a vele kapcsolatos karbantartási munkálatokra. De ezek nem bizonyultak elegendőnek sem nagyság, sem felszerelés tekintetében, mert ezekkel nem lehetett a megfelelő számú Hitler-ifjakat kiképezni. Új műhelyeket kellett építeni s a meglévő helyiségek felszerelését felújítani és kiegészíteni.

Arra való tekintettel, hogy a Hitler-ifjú kiképzési idejének javarészét e műhelyekben tölti, részben építészeti szempontból is módosítani kellett ezeken a műhelyeken s így érték el, hogy 1. eléggé nagy s a munka szempontjából megfelelően felosztott műhelyt készítettek, 2. barátságtalan, rosszul szellőző, vagy nehezen megközelíthető helyiségek nem kerültek igénybevételre. Ha mégis nehézségek adódtak a megfelelő helyiségek előteremtésénél, igen gyakran — a NSFK többi hivatali helyiségeivel egyetemben — új épületeket emeltek.

A helyiségek megteremtésénél sokkal nehezebb feladat volt a kiképző személyzet kinevelése.

Ámbár a legtöbb üzemben voltak olyan emberek, akik szakképesítésük és hosszú tapasztalatuk folytán üzemvezetőként jól beváltak, mégis teljesen új feladatot jelentett számukra, hogy szakismereteiket és tapasztalatukat tovább is kellett adni. Semmi esetre sem volt elegendő, hogy az üzemvezetők voltak a legügyesebb szakmunkások a műhelyben s így az előforduló munkákat a leggyorsabban végezték el, míg a fiúkra ezeknek csupán elenyészően csekély része jutott.

A hatalmas feladat alapvető és rendszeres kiképzést kívánt. Ezért igen szigorúan kellett a megfelelőket kiválasztani az üzemvezetők és oktatók közül; ezeknek a kellő szaktudáson kívül oktatói képességgel is kellett rendelkezniök. A szerelői kiképzés végrehajtásának egyik legnagyobb nehézsége az volt, hogy a fiúk gyakran különböző idegen foglalkozási ágakhoz tartoztak (pék, hentes, borbély, kereskedő stb.), vagy egyáltalában nem részesültek még szakkiképzésben. A kiképzés éppen emiatt nem hasonlítható egy gyár vagy egy szakiskola tanműhelyében folyó kiképzéshez. Ehhez járul még, hogy az üzemvezetők és az oktatók nem hivatásos oktatók, hanem ezt a tisztet *főhivatásuk mellett végzik*. Ezért nincs meg annak sem a lehetősége, hogy az oktatókat közös tanfolyamokon készítsék elő feladatukra. Más utakon kellett az oktatókkal az anyagot közölni. Ez egyben a harmadik feltétel teljesítéséhez is vezetett: a kiképzési anyagot tantervszerűen egyes fokozatokba osztották s kidolgozott előadásokat és feladatokat, utasításokat kaptak az oktatók.

A kiképzés írásban leszögezett irányelvei gondoskodnak az egységes előképzésről s megadják a vezetőnek azt a lehetőséget, hogy szakoktatókat vegyen maga mellé segítségül. Ennek megfelelően a NSFK keretében történő repülőszerelői előképzés 5 kiképzési fokozatban (I.—V.), a repülő HJ 14—18 éves évjárataiban megy végbe. Az ötödik fokozatban való kiképzés már az ifjúnak a NSFK kötelékébe való átvétele után történik. Lehetőség szerint minden fokozat tartama egy év.

Mivel nem a NSFK feladata a szakmunkások képzése, másrészt szakoktatásra a rendelkezésre álló idő igen rövid, ezért a tananyagot úgy dolgozták fel, hogy a kiképzés széles alapokon nyugodjék. A repülő-HJ szerelői képzésére fordított esték részben kiképző-, részben gyakorló esték. Míg a kiképzőestéken fokozatok szerint külön-külön dolgoznak az ifjak, a gyakorlóestékre több fokozatot is egybe lehet foglalni. Ilyenkor gyakorlati munkákon tökéletesítik eddig szerzett ismereteiket és készségüket. Ez fokozott mértékben illik a felsőbb fokozatokra, ahol az ifjak a gyakorlóestéken sérült gépeket javítanak, vagy új vitorlázógépeket építenek.

Az I. és II. fokozatban elsősorban alapkiképzést kap az ifjú, ennek tárgya a vitorlázó gép építésénél használt szerszámok és anyagok ismerete. Érthető, ha a szerelői kiképzés a repülőgép általános ismeretével kezdődik. E célból a repülő-HJ egy nyers kidolgozású siklógépen ismeri meg a repülőgép alkatrészeit, elnevezésüket és alkalmazásuk célját.

Aránylag sok teret foglal el a kiképzés során a műszaki rajzolás. A műszaki rajzok olvasásának ismerete nélkül a szerelői kiképzés el sem képzelhető s lehetetlen bárminemű szerkezet — a mi esetünkben repülőgép — kivitelezése. Csak akkor érhetjük azonban el a műszaki rajzok tökéletes olvasását, ha az ifjak maguk is tudnak ilyen rajzokat készíteni. A kiképzés keretében ezért egyszerű tanmodelekről készítenek vázlatot. Megfelelő gyakorlás után repülőgépalkatrészeket (bordákat stb.) alkalmaznak modelként s a további fokozatokban a gyártási rajzokat veszik sorra, végül is minden rajzot, listát, utasítást, megmunkálási jelt, stb., melyek egy vitorlázó repülőgép építésénél szükségesek.

A további kiképzés megmutatja a szerszámok és segédeszközök célját, kezelését, alkalmazását és karbantartását. Elsősorban mérő és kiszabó szerszámok ismeretét. Mérőműszerekkel és méretenfelüli modelekkel gyakorolják a mérést noniuszos műszerekkel, pl. tolómércékkel, mikrométeres mércékkel stb. Ezután kiszabási gyakorlatok következnek, valamint a fa és fém megmunkálására használt szerszámok ismertetése.

Minden előadást az egyes műszerek alkalmazásáról gyakorlatok követik ugyane műszerekkel. A kiképzési irányelvekben próbadarabokat határoztak meg, ezeket minden előképzésben álló ifjú köteles elkészíteni. Így szerez magának pontos képet az oktató növendékei haladásáról.

A dróthuzalok kezelése a repülőgépépítésben különösen fontos. S mivel ehhez semmiféle szaktudás nem szükséges, mindjárt az első fokozat munkarendjére is felvették. Drótkötelek és sima dróthuzalok kezelése szerepel itt. Az első fokozatban hurkok készítése és bebabázása a feladatok egyike. A második fokozatban már sima huzalokkal is foglalkoznak. Végül hosszanti és elágazási babázások is vannak a harmadik fokozat tantervében.

Mint már említettük, a repülőgépépítésben használatos építőanyagok ismerete és kezelése oppoly fontos, mint azok szakszerű megmunkálása. Az I. és II. fokozatban elsősorban a sikló- és vitorlázórepülőgépek építésénél alkalmazott építőanyagok, így fa, acél, enyv, borítóanyagok és lakkok ismerete kerül tárgyalásra. Előállításuktól tárolásukon, megmunkálásukon keresztül az utókezelésig (felületek védőanyaggal való borítása, stb.) minden ismeretet megkapnak a repülő-HJ ifjai. Hibás anyagok felismerése fontos feladat és az oktatásban különösen fontos az egyes anyagok mintadarabjainak »helyes-rossz« alapon való felismerése és megjelölése.

Eleve meg kell tudniok a repülő-HJ ifjaknak, hogy a repülőgépépítésben csak a legjobb anyagokat lehet felhasználni s csakis minden munka lelkiismeretes elvégzésénél érhetjük el a repülőüzemhez szükséges biztonságot. E célból minden műhelyfalon hatalmas falitáblák is vannak, ezek figyelmeztetik az ifjakat kötelességük pontos teljesítésére.

A növendéknek meg kell óvnia magát a kiképzés alatt minden sérüléstől és balesettől. A sikló- és vitorlázógépek építésével együtt jár, hogy az üzemekben fa és fém megmunkálására alkalmas szerszámgépek is vannak. Ezért a kiképzés egy részét a balesetek ellen való védekezésnek kell szentelni. Csak akkor dolgozhatnak a növendékek a gépekkel, ha már működésüket és az előforduló balesetek okait és megelőzését teljesen ismerik. Az egyes szerszámgépekhez való beosztás kor és fokozat szerint történik. Az üzemekben ezenkívül balesetvédelmi és biztonsági képsorozatok függnek.

A harmadik kiképzési fokozat az első két fokozat általános ismétlését írja elő. Új anyag itt a repülőgépipari szabványok ismerete.

A harmadik fokozattól kezdve a növendékek egyre nagyobb mértékben vesznek részt a gépanyag kezelésében. Önálló elkészítésre fa- és fémalkatrésze-

ket adnak ki munkába. Ugyanígy az ő feladatuk a siklógépek kisebb karbantartási munkáinak és üzembehelyezésének végzése. E munkálatoknál mindenféle munka előfordulhat, például fűrészelés, gyalulás, csiszolás, fúrás, enyvezés, drótkezelés, feszítés, lakkozás, stb., *tehát az I. és II. fokozat anyaga.*

Itt látszik meg legjobban a rendszeres iskolázás eredménye. A IV. fokozattól kezdve egyre önállóbb feladatokat kapnak az ifjak. A cél itt olyan kiképzés, mely alkalmassá tesz törések önálló javítására, valamint új alkatrészek s az ehhez szükséges segédeszközök elkészítésére. Ugyancsak ebben a fokozatban kezdődik azoknak az ifjaknak a kiválogatása, akik az alsóbb fokozatokban segédoktatókként közreműködnek. Ezért az V. fokozatban az üzemről, célszerű berendezéséről, az üzemvezető feladatairól, a munkatervek készítéséről, valamint a vitorlázógépek építési előírásairól a munkához használt segédletekről és az anyagvizsgálatról van szó. Ekkor üzemvezető-segédekként használják őket és kisebb munkacsoportokat vezetnek.

Mind az öt kiképzési fokozat rövid elméleti vizsgával, valamint három vizsgadarab készítésével zárul. A záróvizsgákon jelen van az üzemvezető, a NSFK-főcsoport műszaki előadója, a csoportok segédelőadói az ipari előképzésre, a műszaki szakelőadók s a vitorlázógépek felülvizsgálói.

Az előképzés teljes elvégzéséről bizonyítványt kap az ifjú, ha

1. minden fokozatban a megkívánt számú órán át résztvett a műhelymunkákon és

2. valamennyi fokozat elméleti és gyakorlati záróvizsgáját a bizottság megelégedésére tette le.

Az előképzésen résztvevő ifjak jelentékeny része ismereteit az NSFK műszaki szakiskoláiban tökéletesíthetik. A kiképzési terv előírja, hogy az első vagy második fokozatban egy kezdő, a harmadik vagy negyedik fokozatban pedig egy haladó tanfolyamon vegyenek részt. Különösen tehetséges ifjak külön kiképzésben részesülnek a műszaki iskolák e célra szolgáló tanfolyamain.

A kiképzés során sok műszaki hajlammal rendelkező ifjút segítenek pályaválasztásában s az állam támogatásban részesíti a szorgalmas és tehetséges növendékeket. Így a német repülőipar és a légi haderő elsőrendű szakemberekhez jut.

Fordította: Nagy Ernő

Támadás szovjet harckocsik ellen

Magyar felderítő-gépek hősies harca

A keleti fronton működő egyik közelfelderítő századunk repülőtevékenységei közül mondjuk el most legérdekesebb bevetésük történetét. Ez a század különösen sok szép és értékes haditettet vitt végbe és méltán érdemelte ki a hadvezetőség elismerését.

A magyar gyorshadtest már átkelt a Bugon, és a közelfederítő század követve páncélosainkat, áttelepült a folyó baloldalára és a Wosnesensk melletti egyik repülőtéren ütötte fel tanyáját. A város határában volt még egy repülőtér, itt német felderítő-repülők tartózkodtak. A magyar és német repülők között hamarosan meleg bajtársiasság alakult ki, hiszen a hadműveletek sikeres vezetése miatt ugyis közös felderítő-együttműködésre volt szükség.

A magyar közelfelderítő repülőszázad ezen a repülőtéren is sok értékes adatot szerzett az ellenség helyzetéről és hadmozdulatairól és bizony gépeink egészen a Fekete tengerig kalandoztak el.

Ezekben a napokban kezdett kialakulni az a nagyszabású hadműveleti tevékenység, melyről a hadijelentések mint »nikolajewi csatáról« emlékeztek meg. Hatalmas, félköralakú gyűrűvel vették körül a bezárt szovjet seregeket a magyar gyorshadtest, a német páncélosok és az SS »Adolf Hitler« hadosztály. A bolsevikiek a rájuk nehezedő nyomás következtében kénytelenek voltak a tenger felé visszavonulni, természetesen minden erejükkel megkísérelték a vasgyűrűből kitörni.

Közelfelderítő századunk folyamatosan szerzett új és újabb adatokat a szovjet csapatok helyzetéről és mindig jelentette, melyik szakaszon vonnak össze nagyobb erőket, hol kell nekünk is erősíteni támadásunkat, hogy kitörési kísérleteiket vissza tudjuk utasítani.

Egyik éjjel futártiszt ébresztette fel a repülőszázad parancsnokát. Fontos parancsot hozott, amely szerint a közelfelderítő századnak még a korahajnali órákban meg kell állapítania, vajjon a szovjet csapatok milyen irányban vonnak össze erősítéseket?

Három órakor a parancsnok »riadót« rendelt el.

A hajnal első világosságánál egy repülőgép fel is szállott és rövid idő mulva visszatérvén jelentette, hogy nagyon élénk mozgást észlelt mindenütt, de különösen keleti irányban folynak nagyobb arányú csapatösszevonások. Minden valószínűség szerint a keleti oldalon akarja a gyűrűbe zárt seregek parancsnoksága az áttörést kierőszakolni. A jelentésből egyszerre világosan kitűnt, hogy az egész hadműveleti elgondolásunkat nagy veszély fenyegeti, melyet a legnagyobb gyorsasággal, azonnal el kell hárítani.

Félötkor az egész század bevetésre indult.

Az első raj, melyet maga a századparancsnok vezetett, vállalta magára a legnehezebb feladatot. Előre törve, egyszerre csak azt látták, hogy az Ingulec folyó széles völgyében hosszú gépkocsisorok vonulnak nagy kiterjedésben kelet felé. Legalább is, első pillanatban azt hitték, hogy gépkocsik. Arra gondoltak, hogy gépkocsizó gyalogságot von össze nagy sietséggel a szovjet és a gyűrű keleti részén kísérel meg rést törni magának. Ezt a tervet mindenáron meg kellett akadályozni. Az első raj, három géppel, azonnal lecsapott rájuk. Mintegy nyolcszáz méterről szórták rájuk a repeszbombákat, gyujtóbombákat.

A »gépkocsisorok« azonnal megálltak. Ebben a pillanatban látták csak felderítőink, hogy a közönséges gépkocsiknak gondolt kígyószerű oszlopok mind harckocsik.

Egy pillanatra még a lélekzetük is elállott. Amilyen egyszerű dolog lett volna a terepjáró kocsik és tehergépkocsik szétugrasztása, olyan nehéz és váratlan feladattal találták magukat szemben. Valószínű, a bolsik is begyulladtak erre a nemvárt és vakmerő támadásra, mert mikor a három repülő gép elzúgott felettük, első pillanatban még tüzelni is elfelejtettek.

Hanem amikor másodszor is végig szórták őket felderítőink bombáikkal, ugyancsak villogtak a légelhárító ágyúk és géppuskák torkolatai.

Repülőink azonban nem sokat törődtek a bolsik tüzével, hanem egymásután csaptak le a harckocsisorokra és bombáikkal alapos pusztítást okoztak közöttük.

Percek alatt tökéletes lett a zavar.

A hatalmas páncélszörnyetegek összevissza kavarodtak, egyik másik keresztbe fordult, némelyikük visszafelé kísérelte meg a menekülést, az oszlopsorok a teljes fejetlenség és tökéletes zavar képét mutatták. Még néhányszor lecsaptak rájuk felderítőink gépei, ezek a bombatámadások végül is visszafordulásra, menekülésre késztették a szovjet harckocsikat.

Ugyanekkor a felderítőszázad második raja a folyó egyik partjának dombvonulatában elhelyezkedett szovjet tüzérséget bombázta és hallgattatta el.

A harmadik raj pedig gépkocsizó gyalogságot támadott meg, gyújtóbombáival és repeszbombáival okozott szörnyű pusztítást soraikban.

A gyűrűbe zárt szovjet seregek kitörési kísérlete teljesen meghiusult. A felderítő század támadásai következtében a csapatösszevonás nem sikerült, sőt teljes fejetlenség és zűrzavar lett urrá felettük.

Ez alatt az idő alatt a magyar és német gyorsan mozgó alakulatok megerősítették keleti átkaroló szárnyukat, úgyhogy a bezárt szovjet erők teljesen felmorzsolódtak a gyűrűben.

Még ugyanazon a napon a felderítő repülőszázad hat ellenségfeletti repülést végzett, hogy bombázásaik eredményét »személyesen« is lássák. Egy nap alatt tehát tizenöt ellenségfeletti repülésük volt. Emberéletben, szerencsére, nem volt veszteség, a gépeken azonban majdnem mindegyiken több találatnyomot fedeztek fel.

A nikolajewi csata eldöntésében egy magyar közelfelderítő repülőszázadnak igen jelentős és nagyfontosságú szerep jutott.



LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Az angol légierők gondjai. Oliver *Stewart* az angol rádióban kifejtette, hogy a japán előretörés sikerei főleg a japán légierők fölényes helyzetével magyarázhatók. Az angol hadvezetőségnek nincsen módjában mindenütt annyi nagyteljesítményű repülőgépet bevetni, ahányra szükség volna. A távolságok a veszélyeztetett területek között oly nagyok s a közlekedés annyira körülményes és nehézkes, hogy a repülőcsapatok gyors eltolása a különböző hadszínterek között nem oldható meg. Ha esetleg sikerül is az áttolás egyik helyről a másikra, a visszaszállítás sikere azután annál kétségesebb. Ehhez járul, hogy a repülőcsapatok nagyobbmérvű kivonása jelenlegi alkalmazási területükről a hajókaravánok biztosításának rovására menne. Ez az oka annak, hogy az angol légierők távol keleten teljesen kiejtették kezükből a kezdeményezést és Hongkongot éppúgy a sorsára hagyták, mint Szingapurt, Rangunt és Jávát.

Az angol légügyi miniszter később ugyanilyen szellemben nyilatkozott. Ennélfogva *Oliver Stewart* állításai valószínűleg fedik a hivatalos álláspontot.

✱

Az Egyesült Államoknak 1942-ben 26 milliárd dollárba, 1943-ban pedig az előirányzat szerint 56 milliárd dollárba fog kerülni a háború. A hadi kiadások egyrészét adóemelések útján fedezik, hogy elkerüljék az inflációt. A többi rész az államadósságot fogja növelni. 1942-ben adóból 6 milliárd dollárnyi hadikiadást, 1943-ban pedig 18 milliárd dollárnyi kiadást fognak fedezni. Az államadósság az 1940. évi 43 milliárd dollárról 3 év alatt 110 milliárd dollárra fog emelkedni s az utána fizetendő kamat az 1940. évbeli 1 milliárd dollárról 1943. végéig 2.5 milliárd dollárra fog felszökni.

✱

A burmai angol légierők parancsnokságát átvette *Stevenson* angol repülő altábornagy.

✱

Olaszország költségvetése az 1942/43. költségvetési évre 43.825 millió líra. Ebben a hadsereg kiadásai 5424 millió lírával, a haditengerészet 4538 millió lírával, a légierők pedig 4188 millió lírával szerepelnek. Tehát Olaszország *az állami költségvetés egytized részét költi a légierők fejlesztésére.* Ebben az összegben csak a rendes kiadások vannak. A hadikiadásokat rendkívüli hitelből fedezik.

Tozso japán miniszterelnökről a következőket közli a »Frankfurter Zeitung«: 1884-ben született. A katonai akadémia és a hadiakadémia elvégzése után hosszabb ideig szolgált a csapatnál, majd 1919-től 1922-ig Berlinben teljesített szolgálatot. Később két évet Mandzsukuóban töltött, mint a Kvantung-hadsereg vezérkari főnöke. 1938-tól 1940-ig a japán hadsereg *légierőinek vezérkari főnöke* volt, azután hadügyminiszter lett a második Konojekabinetben. Tozso atyja szintén tábornok volt.

✱

Ausztráliában elrendelték a városok elsötétítését. A légoltalmi rendszabályok különösen a keleti iparvidékeken szigoruak.

✱

A spanyol légierők vezérkarának főnöke: *Eduardo Gallarza* vezérőrnagy, a vezérkar néhány tagjának kiséretében Berlinbe érkezett, hogy a német légierőknél látogatást tegyen.

✱

Az olasz repülőiskolák felügyelőségét átszervezték és *Aimone Cat* vezérőrnagynak rendelték alá. A repülőiskolák régi felügyelője: *Giovine* vezérőrnagy — a »Stampa« szerint — más beosztást kapott.

✱

Az olasz légierők részére 400 rádiós felvételére hirdetett pályázatot a légügyi minisztérium. 17—20 éves olasz fiatalemberek pályázhatnak.

✱

A kanadai légierők Labradorban légi támaszpontokat építenek. Néhány repülőszázadot Kanada nyugati partjainak megerősítésére az ország nyugati felébe telepítettek át.

✱

Roosevelt 100 millió dollár hitelt kért a kongresszustól a polgári lakosság légoltalmi berendezéseinek kiépítésére.

✱

A Tűzföldön Argentina és Chile repülőtereket létesít a Magellan-átjáró védelmére.

✱

Panama köztársaságnak a Panama-csatornához közel eső területein elrendelték az elsötétítést, mert japán légitámadástól tartanak.

✱

A Washingtonban székelő angol-amerikai haditanácsban az angol légierőket *Harris* repülőtábornagy, az amerikai légierőket pedig *Arnold* tábornok, a légierők vezérkarának főnöke képviseli.

✱

A mexikói szenátus törvényjavaslatot fogadott el arról, hogy az Egyesült Államok haderői a mexikói légi és tengerészeti támaszpontokat szabadon használhatják. Hasonló egyezmény jött létre Guatemalával és Venezuelával is.

KATONAI HIREK

A német légierők március 1. és 20-a között 678 szovjet repülőgépet semmisítettek meg légiharcban és a földön s ugyanakkor 526 szovjet harcikocsit romboltak össze.

✱

A német légierők vesztesége a Szovjet elleni hadjárat megindulásától (1941. VI. 22.) 1941 december 1-ig a keleti arcvonalon a »Völkischer Beobachter« szerint — 3231 halott, 8453 sebesült és 2028 eltűnt volt. A haditengerészet vesztesége: 310 halott, 232 sebesült és 115 eltűnt. Az egész német haderő ugyanakkor a keleti arcvonalon 162.314 halottat, 571.767 sebesültet és 33.334 eltűntet vesztett.

✱

Ausztrália sorsával sokat foglalkozik a külföldi sajtó a japánok távolkeleti sikereivel kapcsolatban. A »Neue Zürcher Zeitung« szerint az ausztráliai haderő a miliciával együtt 200.000 főre rúg. Ehhez járul 50.000 hadviselt, akik a világháborút végigharcolták, továbbá 170.000 főből álló expediciós hadsereg, melyek jelenleg más hadszintereken harcolnak. A haditengerészet 20.000 főt, a légierő 60.000 főt számlál. Mindössze 2.5 millió olyan férfi lakik Ausztráliában, akiknek az életkora 14 és 65 év közé esik.

Ausztrália repülőipara eddig 1000 repülőgépet állított elő. (Ezek zöme valószínűleg iskolarepülőgép.) 1942-ben állítólag 2000 repülőgép előállítására számítanak. A hadiipar egyébként légvédelmi és páncéltörő fegyverek, továbbá tábori lövegek, repülő bombák, torpedók, aknák és tüzérségi lövedékek előállítására van berendezkedve. A hadiiparban két évvel ezelőtt még csak 5000 munkás, míg ma már állítólag 200.000 munkás dolgozik. Nyersanyagban nincs hiány, ellenben az üzemanyagkérdés annál súlyosabb. Különösen, amióta japán a holland-indiai olajforrásokat birtokba vette. Ausztráliának ugyanis olajforrásai nincsenek és Amerikából kell az olajat odaszállítani. Ausztrália vasútvonalainak hossza: 43.000 km.

A veszélyben forgó brit dominium

Amerikából sürgős segítséget — főleg repülőket és repülőgépeket — remél ugyanakkor, amikor az amerikai sajtó Holland-India elestével kapcsolatban célzásokat tett arra, hogy kár volt könnyelmű igéreteket tenni olyasmire, aminek teljesítése a lehetetlenséggel volt határos.

*

A japán repülők egészségi állapota a Maláji-félszigeten és a Holland-India-i szigeteken kiváló — annak ellenére, hogy itt az időjárási viszonyok szokatlanok és nem egészségesek. A hankaui támadás idején a maláriabetegek száma még nagyobb volt mint a sebesülteké. Most a települési helyeket jobban megválogatják és lehetőleg olyan helyeket választanak ki, amelyek nem esnek mocsaras területek közelébe. Ezenkívül megtették a szükséges óvóintézkedéseket a kolera, a bőrbetegségek és négy-öt veszélyes láz ellen. Kígyómarás ellen szérumokat visznek magukkal a repülőcsapatok. A vízellátás sok gondot okoz. Már a kínai hadműveleteknél is voltak vízszűrő berendezéseik, amelyeket most is eredményesen használnak. Víz hiányában kókuszdióval és más nedvdús gyümölccsel enyhítik szomjúságukat.

*

A tengely légierői 90 nap alatt — december 8-tól március 7-ig — összesen mintegy 4300 ellenséges repülőgépet pusztítottak el. Éspedig:

a német és az olasz légierők: 1841 szovjet és 855 angol repülőgépet,

a japán légierők: 1600 angol, amerikai és kínai repülőgépet.

*

Az olasz légierők vesztesége februárban: 54 halott, 57 sebesült és 23 eltűnt volt.

*

Légi bombázások következtében Angliában 1941-ben 41.000 ember halt meg. A sebesültek száma: 50.000.

A Jáván fogságba került 14.000 angol katona között van a brit légierők egyik vezérőrnagya is.

*

A jávai angol és amerikai légierők helyzetéről a következőkben számol be *Guard* amerikai hírlapíró, aki az utolsó hajók egyikével érkezett Jávából Melbournebe.

»Amikor elhagytam Jávát, még elég sok brit pilóta volt a szigeten, sőt amerikai repülők is akadtak. Azonban hiányoztak a repülőgépeik. A bombázó repülőgépeket — köztük az ú. n. »repülőerődöket« is — március 3-án és 4-én mind elszállították Jávából, mert védelmükre nem állott rendelkezésre elegendő vadászrepülőgép.

A sziget hegyvidékén lévő repülő támaszpontok gépei eleinte visszaverték a japán támadásokat, lassanként azonban a japán vadászok jutottak túlsúlyra. Ezután a szövetséges repülők azt a parancsot kapták, hogy azonnal hagyják el Jávát, mert a még ottmaradt repülőgépek — vadász-biztosítás híján — a biztos pusztulásnak néztek volna elébe.

*

Köppen őrmesternek, egy német vadászrepülőezred repülőgépvezetőjének a tölgyfalombot adományozta a vezér és kancellár a Vaskereszt Lovagkeresztjéhez.

A Vaskereszt Lovagkeresztjét kapták a következő német repülők: *Förster* repülő tábornok. *Stahel* alezredes, *Krebs* százados, *Schweiger* és *Sattler* főhadnagy, *Schulz* főtörzsőrm. és *Steinbatz* őrmester.

REPÜLŐ SPORT

A vitorlázó repülés — mint kötelező tantárgy. A »Frankfurter Zeitung« írja: **»Japánban a középiskolák három utolsó osztályában a vitorlázó repülő tanfolyamon való részvételt valamenynyi hallgató részére kötelezővé tették.«**

LÉGIFORGALOM

Az atlanti óceáni légijáratok menetvonala ezentúl a következő: Lisszabon—Bolama (Nyugat-Afrika)—Natal (Brazilia)—Trinidad—Newyork.

*

A »China National Aviation Corporation« (Kínai Nemzeti Légiforgalmi Társaság) két Douglas-mintájú repülőgépe néhány perccel azután, hogy a kunmingi repülőtérről Csungkingba elindult, lezuhant.

A két gépet amerikai pilóták vezették. Az utasok legnagyobb része Csangkaisek angol és amerikai tanácsadó bizottságának tagjai közül került ki. A halottak között volt *Lancelot Dennys* vezérőrnagy, az angol katonai küldöttség vezetője, *James Percy Russel,* az angol király futárja, *George* amerikai alezredes, *Kohler* hadnagy, *Fennimore Lynch* pénzügyi tanácsadó, *Scott* pilóta, két kínai katona és mások. A halottak száma 14.

Feltűnő, hogy a katasztrófa mind a két repülőgépnél rövidesen az indulás után következett be.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Dr. Merényi Scholtz Gusztáv — egyetemi magántanár. A vallás- és közoktatásügyi miniszter a m. kir. honvéd légierők egészségügyi szolgálata vezetőjének: *dr. Merényi Scholtz Gusztáv* alezredes-orvosnak a szegedi m. kir. Horthy Miklós Tudományegyetem orvosi karán »a repülés élet- és kórtana, gyakorlatokkal alacsony nyomású kamrában« című tárgykörből egyetemi magántanárrá történt képesítését jóváhagyólag tudomásul vette és nevezettet ebben a minőségében megerősítette.

Az egyetemi magántanárrá történt habilitálással *dr. Merényi Scholtz* alezredes-orvosnak a repülő szakorvosi szolgálatban eltöltött húsz esztendős kutató munkája nyert méltó elismerést. Az új magántanár a honvéd légierők legelső orvosfőnöke volt, aki húsz évi működése folyamán kitűnő fiatal repülő-orvos gárdát nevelt és megvetette az alapját a honvédségnél a korszerű repülő egészségügyi szolgálatnak.

*

A repülőgépszállító hajókban és anyahajókban egyre jobban érezhető a hiány az Egyesült Államokban. Ennek áthidalására postagőzösöket építenek át segéd-anyahajókká. Ezek fedélzetére repülőgépekkel nem lehet ugyan leszállani, ellenben felvonókkal és darukkal emelik be a hajókba a tengerre leszállott gépeket. Állítólag 25 közepes bombázót fog egy-egy segédhajó szállítani. Nagyságuk 11.000 tonnás lesz. Sebességük 18—20 tengeri mérföld. A repülőgépek részére 150 tonna benzint szállítanak, amely megfelel a gépek mintegy kétszeri teljes feltöltésének.

A *»Forze Armata«* szerint júniusra készül el az első segédanyahajó. *»Long Island«* lesz a neve.

*

A berlini Olympiai Birodalmi Sportmezőt a német légierők egyik kórházának gyógytorna-osztálya használja. Itt történik a sebesültek utókezelése és gyógytornáztatása. Ebben a munkában nemcsak a gyógytornaoktatók, hanem külön erre a célra kiképzett katonaorvosok is résztvesznek.

*

A világ olajtermelése 1941-ben az *»Oil and Gas Journal«* becslésszerű adatai szerint 317.6 millió tonna volt. (1940. évben 308 millió tonna.) A termelés a következő államokban emelkedett: (zárójelben az 1940. évi adatok vannak; valamennyi szám millió tonnát jelent) Egyesült Államok 199.7 (191.1), Venezuela 32.4 (26.6), Szovjet-államok 1941. és 1940. évi termelése körülbelül azonos (34.5), azonban repülőüzemanyagban amerikai behozatalra szorul, mert a hazai minőség nem megfelelő. Visszaesést mutat a következő államok olajtermelése: Perzsia 9.17 (11.3), Holland-India 8.7 (9.3), Románia 5.73 (6.07), Mexikó 5.8 (6.0), Irak 1.4 (3.6). A visszaesés oka részint légi bombázásokra, részint egyéb háborús behatásokra, részint pedig szállítási és elhelyezési nehézségekre vezethető vissza (pl. Holland-Indiában).

A műbenzintermelésről a lap nem közöl adatokat. Csak azt említi meg, hogy a műbenzintermelés 1941-ben legfeljebb az 1940. évi termelés kétszerese lehetett.

Érdekes a statisztikai adatoknak az a megállapítása, hogy a világ olajtermelésének csak a 2½%-a esett a tengelyhatalmak birtokában lévő területekre, — figyelmen kívül hagyva a műbenzingyártást, amelynek mennyiségét a lap nem ismerteti. Annál figyelemreméltóbbak a tengelyhatalmak 1941-ben elért sikerei, amelyek folytán Távol-Keleten a holland-indiai és angol olajmezők Japán ölébe hullottak s amelyek a kaukázusi olajmezőket is remélhetőleg rövidesen a tengelyhatalmak birtokába juttatják.

NAGY BÉLA:

2000 LÓERŐ FELÉ

Fordulatszám.

A fordulatszám növelése időről-időre más és más fejtörő elé állította a motorszerkesztőt. Ezek közül a fejtörők közül alapvető fontosságú a csapágyazás kérdése, mert a csapágyak igénybevétele majdnem négyzetesen arányos a fordulatszámmal. Így jutottak el az ón alapanyagú fehér csapágyfémtől a magas ólomtartalmú, cadmium (pl. a cadmium-ezüst, cadmium-nikkel) és végül az ólom-réz ötvözetekhez.

Szoros összhangban áll a fordulatszám növelésével a megfelelő anyagú és célszerűen kiegyensúlyozott főtengely megválasztása, a szelepek kérdése, a gyujtómágnesek stb.

Némelyik új motortípusnál a fordulatszám 2600—2800-ra nőtt percenként, a fejlődés a 3200/1 perc felé mutat, amikor is a dugattyúk átlagsebessége eléri a 15 m/másodpercet.

Hatásos középnyomás.

Ennek értékét azáltal emelhetjük fel, hogy növeljük vagy a hengerek sűrítési viszonyát (összhengertérfogat osztva a sűrítési ütem végén adódó térfogattal), vagy pedig a bevezetett tápanyag (elgázosított tüzelőanyag + levegő) nyomását.

A sűrítési viszony végnélküli növelésének azonban határt szab az öngyulladás. Emellett a sűrítési viszony növelése következtében a robbanási végnyomás igen magas értéket ér el, anélkül azonban, hogy ezáltal a motor teljesitményét arányosan emelné. Igaz ugyan, hogy a fajlagos üzemanyagfogyasztás (a lóerőegységre eső üzemanyagfogyasztás) némileg csökken, de a motor élettartama erősen visszaesik.

Ennélfogva a szerkesztők inkább a másik irányban, a táplálási nyomás növelésének irányában tapogatóznak. Tanulmányaik következtében egyre tökéletesebb sűrítők (kompresszorok) — kivétel nélkül centrifugális megoldásban — jelennek meg, amelyeknek összteljesítménye némely kedvező esetben már a 0.6—0.8-ig terjed. Láttunk többlépesőjű sűrítőket, amelyek a rajtuk keresztüláramló keveréket közben lehűtik és változtatható sebességű sűrítőket, amelyek így a motor legnagyobb teljesítményét több repülési magasságra rögzíthetik. Általánossá válik a két áttételviszonnyal rendelkező sűrítők alkalmazása. A tanulmányok és kísérletek olyan centrifugális sűrítőkre is kiterjedtek, amelyeket a kipufogó gázok által működtetett turbinák hajtottak meg; az ilyen turbinák használatát azonban erősen gátolja az olyan anyag hiánya, amely ellen tudna állani a kipufogó gázok igen magas hőmérsékletének, az igen magas fordulatszám következtében fellépő erőknek és ugyanakkor magának a gáz által gyakorolt vegyi hatásoknak is. Ennek a fejtörőnek a kielégítő megoldása még nyitott kérdés a technológia előtt. És utoljára emlékezzünk meg azokról a sűrítőkről, melyeknek sebessége fokozatosan változtatható és így az ú. n. túltáplálás tekintetében a legjobb megoldást fogják adni.

Többirányú kísérletet hajtottak végre abban az irányban is, hogy a sűrítő kijáratánál csökkentsék a levegő, illetve keverék hőfokát; a motor teljesitménye ugyanis a hengerekbe beáramló keverék hőmérsékletének emelkedésével arányosan csökken. A kísérletek eredményeképpen a hőfok csökkentése céljából vagy a sűrítő kijáratánál hűtik a keveréket alkalmas radiatorok által, vagy pedig vizet, illetve alkoholt adagolnak kis százalékban a hengerekbe. Ezenkívül már egyre általánosabbá válik, hogy a sűrítőt minél közelebb és minél természetesebb kapcsolatba hozzák a motor főtengelyével, mert így egyrészt a beépités hosszát csökkentik, másrészt egyszerűbb és alkalmasabb meghajtás mellett kevesebb a motor belső teljesítményvesztesége.

Egyébként a táplálási nyomás növelése megköveteli, hogy az öngyulladás elkerülése végett vele együtt emelkedjék a keverék oktánszáma. A túltáplálás mértéke ma már 760 Hg/mm nyomásról 800, 1000, sőt 1200 Hg/mm-re hágott fel és így a hatásos középnyomás legnagyobb értéke ma kb. 12—13 kg/cm² közt ingadozik. Ezt az értékhatárt még igyekeznek túlszárnyalni, de nem sokkal.

Ricardo szerint a 87 oktánszámú üzemanyagról áttérve a 100 oktánszámúra, a motor teljesítményét 30%-kal növelhetjük. Egyébként a motor teljesítményének a fordulatszám és a táplálási nyomás növelése által való emelése hadiszempontból is előnyös, mert, Savoia tábornok jellemző mondatát ismételve: »A fordulatszám és a táplálási nyomás növelése nem növeli egyúttal a motor sebezhetőségét.«

A fordulatszám és a táplálási nyomás növekedésével azonban, igenis, nő a motorba bevezetett táplálék tömege és ennélfogva nagyon lényeges fontosságú fejtörő előtt állanak a szerkesztők a szívószelepek méretezése tekintetében

A megoldások vagy a szelepek (szelepnyílások) méreteit növelték, vagy pedig a szelepek számát emelték az egy szívó- és egy kipufogóról két szívó- és két kipufogószelepre. Az amerikaiak inkább a szelepátmérő növelése mellett törnek lándzsát. S főleg náluk fordul elő, hogy némelyik esetben a beáramló levegő tömegének növelésére egy kipufogó- és két szívószelepet használnak.

A dugattyú haladási sebességének, valamint a hatásos középnyomásnak a növekedésével egyenes arányban nőnek a hengerben lejátszódó körfolyamat hőmérsékleti értékei és azok a melegmennyiségek, melyeket a hengernek el kell nyelnie, illetve elvezetnie. A léghűtéses motornál azonban nem szabad szem elől téveszteni azt a tapasztalatot, hogy a hűtőbordázat folytonos növelése, még ha meg is oldható technikailag, nem növeli arányos mérvben a henger hűtőkészségét. Ezért a léghűtéses motoroknál, ha a teljesítménynövelés versenyében nem akarnak lemaradni a vízhűtéses motorokkal szemben, újabb, tökéletesebb megoldásokra van szükség a hűtő légáramlet sebességének emelése szempontjából. Különösen az amerikai NACA-intézet végzett ilyen irányban beható kísérleteket és figyelemreméltó eredményeket ért el elsősorban a hűtőköpenyek és az áramlást terelő lapok tekintetében. Az újabban tanulmányozott rendszerek közül a szellőztetővel (ventillátor) működő látszik sikerrel kecsegtetőnek. Minthogy hűtés szempontjából a felszállás viszonyai a legkedvezőtlenebbek (a motor teljes gázzal dolgozik, de a repülőgép még csak kis sebességgel halad előre), ilyenkor még az ú. n. belső »túl«-hűtést kell alkalmazni, amit azáltal érnek el, hogy a motornak levegőszegény keveréket adagolnak (kb. 300—340 gr/lóerőóra). A kísérletek igazolták, hogy ezen az úton a kigőzölögtetés révén a keverék hőmérséklete mintegy 20° C-szal csökken.

A most tárgyalt kérdések jóval könnyebben megoldhatók a folyadékhűtéses motoroknál, ahol a hűtésnek tág tere nyílik ama bő változatok közt, amelyeket a glikoietilén, a túlnyomásos gőz vagy víz képvisel. Emellett ezeknek a folyadékoknak a hűtése is számos kedvező megoldást nyerhet a technika és az aerodinamika kívánalmainak közös eredőjében, azaz a hűtőtesteket megfelelő számban, legtöbbnyire eső alakjában a szárny vagy a törzs olyan pontjaira helyezhetjük, ahol a hűtés leghatásosabb és ennek ellenére a repülőgép mitsem veszít kedvező repülőtulajdonságaiból.

(Folytatás köv.)

TÁMADÁS A REPÜLŐGÉPEN



(3)

— Pat, — szólt — azonnal hívd fel Kansast és add le, hogy leszállunk.

Paolo Danesi odajött hozzá:

— Hajlandó most már visszaadni a pisztolyomat?

— Nem hiszem, hogy önnek szüksége lenne reá. Hagyja nálam, amíg ez az...

Kowell még mindig egyre kacagott, belemerülve ülésébe.

— Hallgattassátok már el!... Oh Istenem, hallgattassátok már el!... — esdekelt Bell kisasszony.

— Főhadnagy úr, vegye át a pisztolyát — mondta Carr Bryannak, aki vörös volt a dühtől és a szégyentől — és most már jobban vigyázzon!

A kínai úgy sikongatott, mint a saskeselyű és jól meg kellett rázni, hogy végre-valahára elcsendesedjék.

Csupán Murdock bankár őrizte meg nyugalmát, de ő is igen sápadt volt.

Miután meggyőződött, hogy a rend és a nyugalom, legalább is külsőleg, helyreállt, Carr visszatért társához a vezetőfülkébe, ahol már igen nehezen lehetett lélegzeni a benzingőzök miatt, kinyitotta az összes ablakokat, elfoglalta helyét és kezébe vette a kormánykereket. Lábai nyugodtan támaszkodtak reá a lábkormányra, újra pilóta lett belőle... csakis pilóta, aki érzi, hogy tőle függ gépének, bajtársainak és az utasoknak az épsége.

— Jim... menj be. Ügyelj te is a gangsterre és tartsd fenn a rendet.

Danesi jelent meg az ajtóban.

— Parancsnok úr, kérem önt, hallgassa meg tanácsomat. Ön igen jó repülőgépvezető, de nagyon rossz rendőr.

Carr nem tudott megsértődni.

— Mit akar?

— Táviratozzon azonnal Kansasba, hogy tüstént küldjék ki arra a helyre, ahol leszállunk, a légi rendőrség egyik gépét, de tele rendőrrel... Ez feltétlenül szükséges.

— De hogy?... Eh legyen! Pat, add le. De most már senki se mondjon semmit!

Danesi visszament az utasfülkébe. Kinézett az egyik ablakocskán. Sokat repült már, tudott olvasni az eléje táruló képben. És igen jól fel tudta ismerni a kényszerleszállóhelyet, amely barna színű négyszögével élesen elütött a környezettől.

Megint berohant Carrhoz.

— Kérem, maradjunk a levegőben mindaddig, amíg csak tudunk. A levegőben ugyanis biztosak, de a földön... A gangster cinkosai valószínűleg már várnak bennünket! Most jöttem csak reá a tervükre. És...

— Késleltetem a leszállást annyira, amennyire csak lehet — felelt a pilóta dühöngve. Arra gondolt, hogy ennek a fiatalembernek mégis csak igaza lehet. És neki, fordítva... bakot lőtt... Micsoda zűrzavar! Szerencse, hogy nemsokára vége lesz. És igen-igen nyugodtnak kell lennie... Széles csigavonalakat kezdett leírni.

Ezalatt Stevens az utasfülkében minden erejét arra áldozta, hogy az utasokat nemtörődöm kacajjal, vagy kemény ráförmedéssel nyugton tartsa.

Mosolyogva közeledett a pincérnőhöz. Tekintete olyan éles, szúrós tekintetbe akadt, melyet senki sem várt volna ettől a törékeny nőtől.

— Fél, kedves? — suttogta hozzá. A leány arca derűsre vált újra.

— Most már nem, csak addig féltem, amíg nem tudtuk, ki a gangster... Nem látszik, hogy... De különben igaza van, Stevens úr, még most is félek. Miért nem szállunk már le? Úgy tűnik fel nekem, mintha megállnánk a levegőben!

Danesi már megint belépett a vezetőfülkébe.

— Válaszolt Kansas?

— Igen — felelt Pat. — Egy mindjárt elindult a rendőrökkel. Azt is leadtam, hogy elfogtuk a gangstert...

— Az ám, a szarva közt a tőgyét!... Mennyi idő alatt érnek ide Kansasból?

— Nem egészen félóra alatt. De mit mond?... Talán Kowell...

— Kowell nem a keresett gangster. Vagy talán már közölték a géppel ezt rádión?... De hiszen önök nem is sejtik az ismertető jeleit, úgy-e? Spootról van szó, Derry Spootról...

— A repülőtereken, uram — vélekedett O'Neil — nem nagyon érdekelnek bennünket a gangsterek!

— Es ugyancsak nagy bajt okoznak, ha egyszer ide, a repülőgép fedélzetére kerülnek — toldta hozzá Carr.

— Nohát, Kowell, nem egyéb, mint bűntárs. Az ő feladata az volt, melyet fényesen megoldott: arra kényszeríteni bennünket, hogy ezen a szükségrepülőtéren leszálljunk. Itt alattunk, a földön, a többi cinkostársak várnak bennünket, gépkocsikkal... és ami súlyosabb, géppisztolyokkal!

— Ugyan mit beszél össze-vissza! Honnan tudta volna Kowell, hogy ennek a kényszerleszállóhelynek a közelében vagyunk...

O'Neil arca egyszerre hamuszürkévé vált. Danesi karonragadta és magával vonszolta őt.

— Jöjjön ide. Ön...

Fülébe súgott valamit és azután együttesen beléptek az utasfülkébe.

A percek lassan teltek. A repülőgép méltóságteljesen csigavonalban siklott a leszállás céljából kiegyengetett talajhoz. Danesi megint kinézett az egyik ablakocskán és lefelé kémlelt. Fekete négyszöget vett észre, amely romboid alakú árnyékot vetett. Egy gépkocsi!

Az ablaktól visszahúzódva, jelet adott Patnak, aki megindult...

Ez alatt a gép már egészen közel jutott a földhöz. Carr nem tudta tovább növelni a repülési időt és ezért kivéve a gépet a csigavonalból, egyenes irányba vezette azt, hogy a leszállás utolsó mozdulatait, a talajhoz való odasimítást elvégezhesse.

O'Neil elérte a fülke végét.

— Bocsánat — mondta a pincérnőnek és Stevensnek, hogy áthaladhasson köztük. Mialatt azonban hozzálapult a bár falához, hogy átpréselhesse magát, Wilma a karjai közé esett és hörögve kapaszkodott a nyakába.

— Oh... oh...

Stevens gumilabdaként pattant segítségül, de a pincérnő már a rádiótávírász karjai közt vergődött.

— Elájult! Gyorsan vizet!...

— Hidegvér! — csitította őket Danesi.

— És ön, Bryan főhadnagy úr, ügyeljen az ön emberére.

Carr éppen ebben a pillanatban kezdte felvenni a gépet a leszálláshoz. A gép orra fellendült, Pat O'Neil káromkodva támolyogni kezdett és teljes erővel beleütközött Stevensbe, úgyhogy mindketten legurultak a fülke padlózatára. Wilma pedig — érthetetlen módon — újra feléledt, sőt kiszabadulva a két egymást szidó férfi közül, eltűnt a poggyásztartóban.

— Az átkozott mindenit — szitkozódott Danesi és macskafürgeséggel rohant a fülke mélyébe.

Kowell felordított, Bryan nyakonragadta őt.

A fülke hátsó részében az éppen felálló Stevensbe ütközött Danesi.

— Ragadd meg őt!

— Kit? A pincérnőt? — tiltakozott Stevens. — De...

O'Neil már erőteljesen kopogtatott a poggyásztartó belülről zárt ajtaján.

— Hirtelen, könnyed lökés... A gép földet ért. Carr mesterileg megoldotta a kényszerleszállás nehéz műveletét s a gép most már lustán gurult tovább, rohamosan vesztve sebességét.

— Figyelem! — ordított Danesi. — Mindenki vesse le magát a földre! Bryan főhadnagy úr, vigyázzon.

Egy gépkocsi rohant végig a mezőn, őrült sebességgel, meg-megdobva a csak elnagyoltan kiegyengetett talajon. Megállt a repülőgép mellett; négy férfi ugrott le róla, kalapjuknak karimája mélyen a szemükbe volt húzva, a repülőgép felé szaladtak és karjukra csavarva fenyegetően lóbálták a gangster-világ rettegett fegyverét: a géppisztolyt.

Danesi letépte az egyik ülésről a vánkost, tágranyitotta a fülke ajtaját és kiugrott a földre. Szinte ugyanebben a pillanatban csapódott ki a poggyásztartó ajtaja, amely jóval hátrább volt a gép törzsébe vágva és Wilma, a pincérnő, repült ki belőle a rét gyepére s kezében nem volt más... mint Murdock bankár bőröndje.

Danesi teljes erejével hozzávágta a vánkost. A lábán találta el a lányt, az belebotlott a vánkosba és földrezuhant. A detektív rögtön a hátán termett és megragadta őt. A bőrönd a földre esett és szilaj birkózás indult meg kettejük között. A törékeny Wilmának acélizmai voltak.

Lövések dördültek el. A gangsterek nem számítottak arra, hogy fegyveres emberekkel találják szembe magukat. Egyikük a gép farka felé fordult, de Pat O'Neil még idejében Danesihez érkezett, pisztollyal a kezében.

— Üsd fejbe — lihegte dühösen a detektív, mert a másik már majdnem erőt vett rajta. — Üsd fejbe! Nem nő, hanem férfi!

A távírász nekifohászkodott és a pisztoly agyával kemény ütést mért Wilma fejére. A »leány« összeroskadt, elkábult és az erős ütés következtében félrecsúszott fejéről a szőkefürtű paróka, amely alól előkandikált rövidre nyírt fekete haja.

Danesi fujt egyet, majd kiragadta Pat kezéből a pisztolyt és a támadókra tüzelt.

Ezek közben már megkezdték a visszavonulást. Kettejüknek sikerült elérnie a gépkocsit és azon tovarohannia.

Két repülőgép közeledett igen nagy sebességgel a repülőtérhez és az egyiknek a kereke már a talajon gördült.

Sok egyenruhás rendőr, valamint két polgári ruhába öltözött tiszt közeledett a mozdulatlanul álló óriásmadárhoz.

Kowellt, kétségbeesett erőfeszítései ellenére, Bryan főhadnagynak sikerült lefognia és tehetetlenségre kárhoztatnia. A gépkocsival érkezett banditák közül az egyiket sikerült lefülelni, a másik pedig sebesülten feküdt a gyepen.

A kínai Chung-Wot kósza lövedék érte, de sérülése, szerencsére, csupán könnyed természetűnek bizonyult. Mistress Dobson elájult... ez alkalommal már negyedszer, vagy ötödször.

— Ez a Spoot bandája — mondta a repülőgépen érkezett tisztviselők egyike, Wells felügyelő. — De hol van maga a bandavezér, ez az elvetemült ördög?

— Itt — válaszolt Danesi. — Már kezd éledezni, jó lenne ráhelyezni a »karpereceket«!

— Ugyan ne tréfálkozzék! — szólt közbe Stevens — hiszen ez a mi pincérnőnk...

— Aki az ön hátára dobta a rádiótávírászt, berohant a poggyásztartóba, melynek ajtaját az első pilóta parancsának ellenére nem zárta be és most azon fáradozott, hogy Murdock bankár bőröndjével együtt kereket oldjon! — felelte a fiatal detektív és bizonyítását azzal fejezte be, hogy lerántotta az álpincérnő fejéről a parókát.

»Wilma« éppen ebben a pillanatban nyitotta tágra szemeit. A pilóták és az utasok összeborzongtak, mert ebben az ördögi arcban, melynek minden ízében a tehetetlen és mérhetetlen düh lángolt s görcsösen rángatódzott, igen nehezen lehetett felismerni a »pincérnőt«.

— Derry Spoot! — lelkendezett a felügyelő — végre a kezünkben van!

— Akinek »angyali arc« a mellékneve — folytatta tovább mosolyogva Danesi. — Igen szép, hófehér arcbőre van és két érzelgős szeme... hacsak nem furdalja a düh, mint jelen pillanatban...

— Kifordítom még a bőrödet valaha — sziszegte a gangster, miközben bilincsbe verték kezeit.

Pat O'Neil visszahozta a bankár bőröndjét és felkiáltott:

— Most már mindent értek! Bejött a vezetőfülkébe és megkérdezte, hogy hol vagyunk. Amint megtudta, jelt adott a cinkosának, hogy fogjon hozzá a benzintartályok kilyuggatásához! És még reá vetett Stevens olvadozó tekintetet...

— Ha... ha... ha...

Stevens lábahegyéig elpirult szégyenében.

A rendőrfelügyelő jól ismerte Danesit és szívélyesen fejezte ki örömét neki eme nagy sikere miatt.

— Kevésen mult, hogy vállalkozásom majdnem balul ütött ki! — beszélte el élményét a magándetektív. — Tudtam, hogy Spoot felszáll erre a gépre és megkísérli elrabolni Murdock bankár ékszereit. Az ügynökségem által irattam is neki, de ő ridegen visszautasította védőszárnyainkat.

— Bocsánatot kérek öntől — szakította félbe őt a bankár. — Mindig ösztönszerűen féltem a detektívektől, de mától kezdve bátran nézek velük szembe...

— Elhatároztam, hogy saját szakállamra fogok dolgozni — folytatta az olasz. — És helyet foglaltam a gépen anélkül, hogy tudtam volna melyik a gangster a gépen levők közül. Az utasok közt nem találtam... és egyszer csak, amikor az események már fenyegetően egymásra tornyosultak, mindent megértettem. Eszembe jutott, hogy Spoot-ot nőies arcáért »angyali arc«-nak nevezik. Az ő eredeti terve, minden kétség nélkül az volt, hogy a pilótákat leszállásra kényszerítse ezen a mezőn, ahol cinkostársai már vártak reá...

— New-Yorkban besúgták Spoot tervét — mondta maga részéről a felügyelő. — És azért táviratoztak a gépnek, hogy figyelmeztessék a pilótákat... De ha ön nem lett volna velük... Beh, erről majd beszélhetünk Kansasban. Az elfogottakat tegyék be az egyik gépünkbe, Jones őrmester! Önöknek pedig, Carr úr, mire van szükségük, hogy elindulhassanak?...

— Hagyják itt egyik szerelőjüket és néhány bödön üzemanyagot — felelte a pilóta, majd sóhajtva hozzáfűzte: — Es azt a reményt, hogy nincs több gangster a fedélzeten.

(Vége.)



VERSENYKIÍRÁSOK

1. Verseny rendezője, helye és időpontja.

1942 május 24-től június 26-ig terjedő időben a Magyar Aero Szövetség a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap támogatásával sorrendben a III. Magyar Nemzeti Vitorlázó Repülő Versenyét rendezi. A verseny színhelye a vitéz nagybányai Horthy István Központi Vitorlázó Keret hármashatárhegyi telepe.

2. Levelezés.

A versennyel kapcsolatos minden levelezés a Magyar Aero Szövetség, Budapest, V., Vigadó-u. 2. címére küldendő. A levélborítékon »Verseny« jelzés feltüntetendő.

Május 22-től a verseny vezetősége a verseny színhelyén tartózkodik, azért ettől az időponttól kezdve a levelek közvetlenül címére küldendők. Postacím: III. Nemzeti Vitorlázó Repülő Verseny Vezetősége, Budapest, Hármashatárhegy Pilóta Otthon. (Telefon: 163—064.)

3. A verseny célja.

A verseny célja, hogy a magyar vitorlázó repülés mai színvonalát megmutassa, módot nyujtson vitorlázó repülőinknek arra, hogy tudásukat a lehetőség szerinti egyenlő feltételek mellett összemérjék, a vitorlázó repülők közötti bajtársi kapcsolatot ápolja és továbbfejlessze, továbbá, hogy a magyar vitorlázó repülést repülő és műszaki szempontokból értékes tapasztalatokkal gazdagítsa, s ezzel a céltudatos fejlesztésnek további irányelveket szabjon.

4. Versenyvezetőség.

A III. Nemzeti Vitorlázó Repülő Versenyt a Magyar Aero Szövetség Vitorlázó Repülési Osztálya készíti elő. A verseny lebonyolításáért a megbízott versenyvezető felelős. Ezen minőségben tehát alá vannak rendelve a verseny teljes rendezősége, valamint az összes résztvevők.

A rendezőség névszerinti kijelölését az egyesületekkel a versenyt megelőzően közölni fogjuk.

5. Versenybíróság.

A versenybíróság elnöke a Magyar Aero Szövetség felkért társelnöke. Ő hívja meg a versenybíróság további két tagját is.

A versenybíróság dönt a fellebbezés során hozzá utalt sportügyekben, valamint a verseny végeredményét a versenyvezetőség által hitelesített repülési eredmények alapján megállapítja. A versenybíróság döntése végleges.

6. Eredményigazolások.

A versenyeredményeket a Sportvezetőség naponta kifüggeszti az eredménytáblán. Kívánatos, hogy minden versenyző a közzétett eredményigazolások helyességéről személyesen győződjék meg, mert tévesen igazolt eredmények esetén óvással lehet fordulni a Versenybírósághoz. A versenyekkel kapcsolatos óvásokat a közzétételtől számított 24 órán belül be kell nyujtani, kivéve az utolsó versenynapot, amikor a benyujtás határideje a közzétételtől számított 12 óra.

7. Versenymeghosszabbítás, illetőleg lemondás.

A Magyar Aero Szövetség a versenyt meghosszabbíthatja, elhalaszthatja, esetleg rendkívüli okok miatt lemondhatja.

8. Kiíráskiegészítés.

A Magyar Aero Szövetség Vitorlázó Bizottságának jogában áll a kiírást kiegészíteni, egyes pontokat megváltoztatni, valamint a kiírásban foglalt határozatokat vitás esetben végérvényesen értelmezni.

9. Rendező felelőssége és biztosítás.

A Magyar Aero Szövetség a versennyel kapcsolatban ülés- és szavatossági biztosítást köt. Hatálya alá esik valamennyi gép, amelyiknek nevezését a Magyar Aero Szövetség elfogadta és indulását a versenyvezetőség engedélyezte.

A biztosítási összegen túlmenően sem a Magyar Aero Szövetség, sem a Versenyrendezőség nem vállalnak felelősséget semminemű személy, vagy dolog sérüléséért, ami a résztvevőket vagy harmadik személyeket a versennyel kapcsolatban éri.

A nevezés leadásával a versenyzők és a segédszemélyzet elismerik, hogy a Magyar Aero Szövetséggel és a Versenyrendezőséggel szemben eleve lemondanak minden személyi és dologi káresetből folyó igényről.

A lemondás vonatkozik egyúttal azokra a személyekre, illetve jogi személyekre is, akik a versenyzőnek, vagy résztvevőnek, vagy általuk megbízott személyek balesetéből, vagy őket ért kárból kifolyólag önállóan is kártérítési igénnyel léphetnének fel még arra az esetre is, ha a Magyar Aero Szövetség, vagy a Versenyrendezőség vagy az ezek által megbízott személyzet részéről gondatlanság volna vitatható.

Kiskorú, vagy gyámság alatt álló személyeknek a törvényes képviselőjük írásbeli beleegyezésével ellátott jelentkezései egyúttal a Magyar Aero Szövetség, illetve Versenyrendezőség fenti értelemben vett felelősségkizárásának elismerését is jelentik.

A versenyzők és a résztvevők kár esetén nem hivatkozhatnak a rendező fenti felelősségkizáró, illetve korlátozó rendelkezéseinek nem ismerésére.

10. Versennyel kapcsolatos hivatalos közlések.

A versennyel kapcsolatos közérdekű hivatalos közleményeket a Magyar Szárnyak című folyóiratnak verseny előtt megjelenő számaiban ismertetjük.

A kizárólag versenyzőket érintő közleményeket a nevezések elfogadása után a versenyzőknek és egyesületüknek külön küldjük meg.

11. Versenyzők.

A versenyen mindazok az érvényes vitorlázó és vontató szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták vehetnek részt, akik legalább a nemzetközi ezüst teljesítményjelvény 5 órás időtartamrepülési feltételeit teljesítették és akiknek nevezését a Magyar Aero Szövetség elfogadta.

12. Nevezés.

Érvényes nevezés csakis a Magyar Aero Szövetség által külön erre a célra rendszeresített és pontosan kitöltött nevezési ürlapon történhet. A nevezésnek legkésőbb 1942 április 15-én déli 12 óráig kell a Magyar Aero Szövetséghez beérkezni. A nevezési lapon a pilóta nevén kívül az általa repült gépet is fel kell tüntetni. Utónevezések május hó 15-ig nyujthatók be, mely esetben a nevezések után személyenkint 20.— P nevezési díj fizetendő.

A nevezés elfogadásáról a Magyar Aero Szövetség Vitorlázó Repülési Bizottsága által kijelölt 3 tagú albizottság dönt. Ugyanakkor a bejelentett gépek rajtszámát is megállapítja.

A nevezés elfogadásáról, vagy elutasításáról az egyesületek írásbeli értesítést kapnak.

A nevezés beküldésével a jelentkezők a kiírási feltételeket magukra és segédszemélyzetükre nézve is kötelezőnek ismerik el. Ugyanez vonatkozik a rendező, vagy megbízottai által a későbbiekben esetleg kiadásra kerülő utasításokra is.

Kiskorúak, vagy gyámság alatt állók nevezései csak a törvényes képviselőjük beleegyező írásbeli nyilatkozatával érvényesek. Ezen kívánalom teljesítéséért a jelentkezők saját személyükben felelősek. A valódiság felülvizsgálatára a rendezőség nincs kötelezve.

A lemondás, vagy egyéb okok folytán megüresedett helyeket a 3 tagú albizottság sorsolás útján az elutasított nevezésekből utólag betöltheti és erről az érdekelteket a Magyar Aero Szövetség értesíti.

13. Kizárás.

A sportvezetőség fegyelmi okokból a versenyzőt kizárhatja, vagy indulási jogát meghatározott időre felfüggesztheti.

14. Versenyzők és gépek számának korlátozása.

A versenyen kizárólag 4-es és 5-ös lajstromjelű vitorlázó repülőgépekkel lehet résztvenni, a »Cimbora« típusú kétüléses gyakorlógép kivételével.

A versenyre benevezendő pilóták számát a rendelkezésre álló teljesítményrepülőgépek számához képest állapítják meg az egyesületek, azonban úgy, hogy gépenkint legfeljebb 3 pilóta nevezhető. Az egyesületek a versenyző pilóták egyikét, vagy azokon kívül álló egyesületi tagot, mint az egyesületi versenyző csoport felelős vezetőjét tartoznak megnevezni. Ha valamely gép sérülés folytán a versenyből kiesik, úgy pilótái az egyesület valamelyik benevezett más gépén folytathatják a versenyt, azonban úgy, hogy ezen a másik gépen sem lehet a megváltozott résztvevők száma több háromnál. Ebben az esetben a versenyvezetőhöz még a rajt előtt be kell jelenteni a gép megváltozott pilótanévsorát. Az egyes gépekre benevezett pilóták egyesületeik gépein a felelős egyesületi vezető rendelkezései szerint cserélhetik egymást, a személycseréket azonban a versenyvezetőhöz a rajt előtt bejelenteni tartoznak.

15. Pilóta.

A versenyre nevező pilótáknak a következő feltételeket, illetve jogosítványokat kell igazolni:

a) 5 óra időtartamrepülés;

b) érvényes szakszolgálati engedély, vontatásra jogosító betétlappal;

c) 1942-re érvényes sportengedély.

Kétüléses gépeknél a vezető pilótának kell a fenti feltételekkel rendelkezni. A szakszolgálati engedélyt és a gép alkalmassági bizonyítványát a pilóták minden repülésre kötelesek magukkal vinni.

16. Vitorlázórepülőgépek.

A versenyen csak a 14. pontban megjelölt és érvényes alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező vitorlázó repülőgépek vehetnek részt akkor, ha a verseny előtt megtartott műszaki felülvizsgálat a gép indulását engedélyezi és erről szabályos igazolványt állít ki.

A gépeket a verseny kezdete előtt 2 nappal a Hármashatárhegyre kell szállítani műszaki felülvizsgálatra.

A géppel csak olyan jellegű repülés végezhető, amire a verseny előtti műszaki felülvizsgálat minősíti.

A verseny tartama alatt a gépek terepen való mozgatásához és távrepülésekről történő visszaszállításához segédszemélyzetről az egyesületek tartoznak gondoskodni. Kívánatos, hogy gépenkint 5 főnyi segédszemélyzet álljon rendelkezésre.

Minden távrepülésről visszatérő gépet a műszaki vezetőség átvizsgál. Újabb felszállásra csak ennek megtörténte után kerülhet sor. A gépeket kötelező ejtőernyővel ellátni. Kétüléses géphez két ejtőernyő szükséges. Éjjeli repülésre csak olyan gépek indíthatók, amelyek helyzetlámpával és leszálló kézifényszóróval el vannak látva. A nevezések elfogadása alkalmával kiosztott rajtszámot az oldalkormány két oldalára feltűnő nagy számokkal fel kell festeni.

A versenyvezetőség csakis a fenti feltételeknek megfelelő gépek indulását engedélyezi.

17. Magasságíró készülék.

A versenyen induló gépek felszereléséhez tartozik a magasságíró készülék is. Nemzetközi magassági rekord a FAI. előírásoknak megfelelően csak thermobarograf, vagy meteorograf igazolással érvényes.

A magasságíró készüléket hitelesítés céljából a verseny kezdete előtt legalább két héttel be kell szolgáltatni a Magyar Aero Szövetséghez.

Azok a magassági repülések, amelyek hitelesítetlen, vagy a kiértékelő csoport által hivatalosan le nem zárt magasságíróval történnek, értékelésre nem kerülnek.

A kiértékelő csoport által lezárt magasságírót a pilóta a repülés után sértetlen zárral tartozik a kiértékelő irodába leadni, különben az elért eredménye az előző bekezdés rendelkezése alá esik.

18. Rekordok elismerése.

Az országos, vagy nemzetközi rekordok elismerését a szükséges igazolások benyujtásával a pilóta egyesületének kell kérnie. Nemzetközi rekordok elismeréséhez a FAI. előírások igazolása szükséges.

19. Indítási módok.

A gépek indítása általában indító gumikötéllel történik. Az ettől eltérő indítási módokat a sportvezetőség esetenként szabályozza, illetőleg engedélyezi.

Az indító legénységet a versenyvezetőség adja. A gépek indítását csak ezek végezhetik.

20. Indítási sorrend.

A versenyvezetőség naponkint állapítja meg a gépek indításának legkorábbi időpontját. Ugyancsak a versenyvezetőség határozza meg, hogy a távrepülésre indult gépek a lejtő előtt menynyi ideig tartózkodhatnak, amely időt 10 percre korlátozhatja.

Ettől függetlenül minden pilóta, ha gépszámát a leszállóhelyen kiteszik, 10 percen belül vagy leszállni, vagy a lejtőt elhagyni köteles. Piros rakéta kilövése esetén valamennyi gép haladéktalanul köteles leszállni.

A pilóták kitöltött rajtlap leadásának, tehát a jelentkezésnek sorrendjében kerülnek indításra a rajtvezető felhívására. Ha valamely pilóta az indulási felhívás után 10 percen belül nem rajtol, úgy a rajtvezető intézkedésére a sorrendben utána következő gép következik. Az elmaradt pilóta rajtlapja a többi mögé kerül és újból indulásra csak ebben a sorrendben következik.

21. Versenyszámok.

A verseny a következő versenyszámokból áll:

I. Távrepülés.

Az értékelés alapja a Budapest-hármashatárhegyi háromszögelési pont és a leszállóhely közötti légvonalban mért térképtávolság. A versenyző távrepülés bejelentése alkalmával a közben elért magasság vagy sebesség kiértékelését is kérheti. A távrepülés magassági értékeléssel csak 50 km vagy azon felüli, sebességi értékeléssel pedig csak 100 km, vagy azon felüli távolság esetén kerül értékelésre.

II. Magassági repülés.

Repülés közben a barogramm szerint elért legkisebb (pl. indulási) és az utána elért legnagyobb magasság különbsége képezi az értékelés alapját. Az előbbi értelemben számított repülési magasság értékelése 500 m-en kezdődik.

III. Célrepülés.

Előre megadott földrajzi hely elérésére irányuló távrepülés. Célként csak valamely motoros, illetve motornélküli repülőtérrel, vagy légi turisztikai szükségleszállóhellyel bíró helység jelenthető meg. Az értékelés alapja az előre megadott leszállóhely és a Hármashatárhegy háromszögelési pontja között fenti értelemben mért távolság. A versenyző a célrepülés bejelentése alkalmával a közben elérendő magasság, vagy sebesség tekintetbevételét is kérheti. Célrepülés, továbbá célrepülés magassági értékeléssel csak 50 km, vagy azon felüli, sebességi értékeléssel pedig csak 100 km vagy azon felüli távolság esetén kerül értékelésre.

IV. Irányrepülés.

A célrepülések az alábbi két esetben kerülnek irányrepülésként értékelésre:

1. A versenyvezetőség által napi feladatként előre megadott cél el nem érése, illetve túlrepülése alkalmával.

2. A versenyző által önként választott és általa szabályszerűen bejelentett cél túlrepülése esetében.

A leszállóhelyet mindkét esetben a Hármashatárhegy háromszögelési ponttával összekötő egyenes irány a bejelentett iránytól legfeljebb + 7.5 fokra térhet el. Az értékelés alapja az elért távolság. Csak a 100 km-en felüli irányrepülés kerül értékelésre. A versenyző az irányrepülés bejelentése alkalmával a közben elérendő sebesség, vagy magasság tekintetbevételét is kérheti.

V. Hurokrepülés.

Fordulási pontként előre megadott földrajzi hely elérése, majd közbeeső leszállás nélkül visszatérés a kiindulási helyre. Az értékelés alapja az oda-vissza megtett távolság a Hármashatárhegy háromszögelési pont — fordulási pont — Hármashatárhegy háromszögelési pont között. A versenyző a hurokrepülés bejelentése alkalmával kérheti a közben elérendő sebesség, vagy magasság tekintetbevételét is. Hurokrepülés csak 50 km, vagy azon felüli oda-vissza mért távolság esetében kerülhetnek értékelésre.

VI. Rajrepülés.

Három, vagy több gépnek előre bejelentett együttes repülése a felsorolt I—V. között választott egyik feladat végrehajtására.

Az I—VI. versenyszámokat a versenyvezetőség által esetenként megadott napi feladatok egészítik ki. A verseny vezetősége minden versenynapon indításig kifüggeszti az aznapra szóló feladatot, melynek megoldása külön kerül díjazásra.

22. Eredménykiértékelés.

Az elért eredmény igazolását a pilóta az igazoló lap és a magasságírónak a kiértékelő irodában történt leadásával kéri. A hiányosan kitöltött iratokból származó értékelési hátrány a pilótát sujtja.

A kiértékelt eredményeket a versenyvezetőség a kifüggesztett eredménytáblán naponta közzéteszi.

23. Pontozás.

A teljesítmények kiértékelése az 1942. évre kiírt és ide mellékelt pontverseny feltételei szerint történik.

24. Gépszállítás.

A terepen a gépek szállítása a 16. pontban megjelölt és az egyesületek által kiküldött segédszemélyzet közreműködésével történik. A vöröskővári leszállóhelyről a gépek leszállási sorrendben kézi vagy lóvontatással jutnak vissza a rajthelyre. Az óbudai leszállóhelyről szállítóautóval történő központi visszaszállítás esetén a központi szállítás vezetője intézkedik.

A távrepült gépek visszaszállításáról a központi szállításvezető gondoskodik a vitéz nagybányai Horthy István Központi Vontató Keret szállítóeszközei, valamint az egyesületi szállítóeszközök és segédszemélyzet bevonásával. A gépek visszaszállítása minden esetben a távrepülést végző pilóta telefonjelentéseinek beérkezése sorrendjében történik.

Légi úton való központi visszaszállítás csakis motoros vontatásra alkalmas állandó repülőterekről történhet. Az egyesületek azonban saját vontatógépeiket saját felelősségükre bármely terepről való visszavontatásra használhatják. A visszaszállításra felhasználható repülőterek a verseny színhelyén kifüg-

(Befejezés a 26-ik oldalon.)

136 kilométer távra, 1754 méter magasra, 7 óra 55 percig repült a magyar vitorlázórepülés Benjáminja



A Magyar Aero Szövetség díjkiosztó vacsoráján a *Kormányzóhelyettes Úr Őfőméltósága* magas színe előtt a legnagyobb tapsot a sok kitüntetett sorában talán *Lenkei* Antal kapta, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület vitorlázógárdájának egyik legkiválóbbja, a magyar vitorlázórepülés Benjaminja. Alacsonytermetű, nevetősarcú, keménykötésű fiú. Nemrégiben — mint mondani szokták — »sehol sem volt« még, most m g egymásután vitte helyére a díjakat. 1940-ben a junior csoportban ő érte el a legnagyobb magasságot: *1754 métert*, 1941-ben a legnagyobb időtartamot: *7 óra 55 percet* és a legnagyobb távolságot: *136 kilométert.* Szenior vitorlázónak becsületére váló teljesítmények.

Még ott, a díjkiosztó vacsorán beszélgettünk vele, hogy azon melegében elmondhassa vitorlázópályafutásának történetét:

— Nem sok mondanivalóm van: olyan helyre kerültem, ahol nem volt probléma a repülés, nem volt géphiány, *megtanulhattam alaposan,* jól és repülhettem annyit, amennyit csak bírtam.

Lenkei legszívesebben itt abbahagyná a beszélgetést, de bizonyára van még más érdekesség is repülőéletében.

— Mikor és hol jelentkeztél repülőnek? Elgondolkozik:

— Várjunk csak: most negyedéves vagyok a Műegyetemen. Négy év előtt, érettségi után.

— Volt protektorod?

— Senki. Bizony már kissé »öreg« voltam. 18 esztendős. Akkor még nem volt divat már a középiskolában a repülés. Ha lett volna, hamarabb elkezdem én is... Megtudtam, hogy a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületnél lehet repülni. Benyitottam hát, jónapot kívántam és megkezdtem a repülést.

— Nem egészen így volt, — veti közbe az egyik öreg műegyetemista.

— Hát, nem egészen, m rt nem jónapot kívántam én, hanem nagy alázatossággal és meghatottsággal úgy köszöntem, hogy: *Alászolgája*, hiszen a szobában, ahova benyitottam, éppen együtt voltak a MSRE nagyjai, a diákok ideáljai. Mingyárt elsőnek *a nagy pilótabácsik közé* jutottam.

— Igy kezdtem 1938-ban a repüléshez.

— És — vetjük közbe — szüleid mit szóltak a dologhoz?

— Édesapám annyit mondott, hogy: derék dolog, fiam, de aztán vigyázz magadra! Általában nem nagy lelkesedéssel kísérték repüléseimet, mert akkoriban még az volt a divat, hogy a szülők nagyon drukkoltak az ilyesmiért.

— Éppen úgy tanultam, mint bármelyik új tag, mentem és csináltam.

— Jó, jó — mondjuk — de annak mégis csak van valami titka, hogy a tagok sorában elértél a legszebb teljesítményekhez.

— Hát a titka a dolognak az, hogy *Tasnádi* Laci mindig *zavart repülni.* Voltaképpen ő csinálta az egészet azzal, hogy sűrűn elővett és küldött távra, magasságra, időre. Küldött, hát mentem és megcsináltam, amit mondott.

Meisével is repült, de a három eredmény közül kettőt szívgépén, az M. 22-ön érte el.

— Most azután mi következik, mire készülsz?

— Erre igazán nem tudok felelni. Még körülbelül sem. *Csinálom tovább* és amit sikerül kifogni, az az enyém lesz.

Két nap mulva folytatjuk a beszélgetést, ahogy újból összetalálkozunk:

— Nos, most már bizonyára van valami mondanivalód?

— Semmi. Ha csak az nem, hogy szüleim nagyon boldogok. *A díjakat az egész ház megnézte már...*

...1938 tavaszán kezdett vitorlázni-repülni, 1940 novemberben már megszerezte a teljesítményjelvényt. 22 esztendős, az egyik legeredményesebb magyar vitorlázórepülő, de úgy érzi, hogy legalább »három esztendővel hátrább van«, hiszen *a mai fiatalság már 15 esztendős korában hozzájuthat a repüléshez, amit ő csak 18 éves korában kezdhetett el*

(R—ó)

Ejtőernyősök felszerelése

Az ejtőernyős csapatok felszerelésére az ejtőernyős harc sajátos jellege nyomja rá a bélyegét. Hirtelen, erős tűztámogatás mellett kifejtett makacs és elszánt támadás, villámgyors előretörés a kiszemelt támadási cél felé. A várható ellenállás pontos ereje sohasem ismeretes előre, ezért rendszerint a bizonytalanság a fő momentum. Ezzel szemben náluk van a harc legdöntőbb tényezője: *a meglepetés!*

Az ejtőernyős csapatok felszerelését általában három csoportra oszthatjuk.

I. csoportba tartozik az a felszerelés, amelyet az ugró ugrás közben magán hord.

II. csoportba tartozik az a felszerelés, amelyet külön csomagban dobnak le az ugrással egyidőben vagy későbben, mint utánpótlást.

III. csoportba tartozik az a nehéz felszerelés, melyet a bevetett egység után repülőgéppel szállítanak akkor, amikor valamely leszállóhely már saját ejtőernyős csapatok birtokában van.

Az *első csoportba* tartozó felszerelés alkotja az ugró legfontosabb létfenntartó és önvédelmi felszerelését s legjobb, ha mindig az ugrónál van. Ilyenek: pisztoly, (esetleg a géppisztoly is) lőszerrel, tele tölténytárak, kézigránátok, rohamkés, egy kg robbanóanyag, egy méter gyujtózsinór, néhány gyutacs, kenyérzsák (esetleg hátizsák, üresen az ejtőernyő alatt) irányzó és kezelőtáskák, irányzóműszerek. Parancsnokoknál távcső, valamint térkép a bevetési területről, tájoló, szótár. Azonkívül mindenkinél villamos zseblámpa, zsebkés, zsineg, nedvességet bíró gyufa, nem romló élelmiszerfelszerelés, több napra, egy rend fehérnemű, a legszükségesebb mosdófelszerelés, cipőolaj.

A *második csoportba* tartozó felszerelés az, amelyet az ugró már nem tud magával vinni ugrás közben. Ilyenek a könnyű és közepes nehézségű tűzgépek, mint a géppisztoly, (ha az ugró nem vitte magán) golyószóró, géppuska, gránátvető, nehézpuska, nehézgéppuska. Azonkívül ezekhez a fegyvernemekhez szükséges felszerelés és lőszer. Ledobható még robbanó anyag, tartalék lőszer és élelmiszer, azonkívül különleges felszerelés, (magashegységben való alkalmazás esetén) mint például sítalpak, hótalpak, mászókötelek, rajkályha, csákány, stb. Síkvidéki alkalmazás esetén például gumicsónak (felfújható) evezőkkel, összehajtható kerékpárok, stb.

A *harmadik csoportba* tartozik az a nehéz felszerelés, amelyet az ugró magával vinni nem tud, sem ledobni nem lehet, súlyuknál és terjedelmüknél fogva. Ilyenek például a nehéz gyalogsági tűzgépek, páncéltörő ágyú, aknavető, nehézgéppuska, gépágyú vagy hegyi ágyú a hozzá való felszereléssel és lőszerrel. Továbbá szállítható: kerékpár, szóló vagy oldalkocsis motorkerékpár, üzemanyag és élelmiszer, egészségügyi felszerelés, stb., amely felszerelési cik-

keknek súlya és terjedelme megengedi a repülőgépen való szállítást.

Az ugrónál lévő felszerelés közül legfontosabb a pisztoly, vagy még inkább a géppisztoly és a kézigránát, amely fegyvereket még a *földreérés előtt* (amikor az ejtőernyős a legérzékenyebb a támadásokkal szemben) is használhatja közeli távolságokra. A találati valószínűség ugyan jóval kisebb, mintha a földön fekve tüzelne, de a legkritikusabb pillanatokban még sincs fegyvertelenül. Szerencsére, nemcsak az ejtőernyőjén lógó ejtőernyősnek kicsi a találati valószínűsége, hanem igen nehéz ott is eltalálni. Ezt több lőgyakorlaton bebizonyították, amikor ejtőernyővel ledobott bábukra lőttek különböző távolságról. Egyik külföldi ejtőernyős táborban nyolc géppuskával lőttek 30 bábura, amelyeket 1000 méter magasságból dobtak ki egy kilométer vízszintesen mért távolságban. A bábukra a kidobás után 10 másodperccel lehetett tüzelni mindaddig, amíg az első bábu földet ért. A találati eredmény igen gyenge volt, pedig válogatott irányzók ültek a tüzgépeknél. Összesen öt ernyő kupolája volt csak átlyukasztva, (ami eredmény szempontjából nulla) míg a bábukban *egyetlen találat sem volt*. Pedig ez a helyzet a védő szempontjából soha elő nem fordulható kedvező képet mutatott, mert az irányzók betöltött géppuskákkal, ismert távolságban és irányban, fényes nappal várták a bábuk kidobását, -amelyekre összesen 4000 töltényt lőttek ki. Ha számításba vesszük azt, hogy az ejtőernyős támadás rossz látási viszonyok mellett hajnalban vagy szürkületkor *meglepetésszerűen* következik be, amikor az ejtőernyősök egészen alacsonyról, 100—200 méterről ugranak ki, akkor láthatjuk, hogy az előbbi esettel szemben ez utóbbinál még talán idő sincs a géppuskákat betölteni és beirányozni.

Repülőtanfolyam a székesfővárosban

A Székesfővárosi Pedagógiai Szeminárium hatalmas előadóterme telisteli középiskolás diákokkal: valamennyi a *BSE* haderőnkívüli vitorlázóképző tanfolyamának első jelentkezői.

Igen érdekes és ötletes módon teremtett a BSE közvetlen kapcsolatot a fővárosi diáksággal: az oktatók szétmentek a fővárosi iskolákba és a tornaórákon rövid tájékoztató beszédet mondottak a haderőnkívüli vitorlázóképzés szervezetéről, céljáról, menetéről. Az eredmény az lett, hogy száz és száz lelkes diák szorong az első összejövetelen.

Clementis László székesfővárosi tanácsos és *Némedy* József főoktató fogadják a fiúkat, akiknek külön meglepetés, hogy a Székesfőváros nevében *dr. Bárány* István, a világhírű magyar úszóbajnok köszönti őket.

A fiúk tudják, hogy az előttükálló nyulánk, rokonszenves fiatal férfi derekasan kivette részét a magyar sport fellendítéséből és nemzetközi viadalokon vitte diadalra színeinket. Förgeteges lelkesedéssel köszöntik hát. *Bárány* István nem minden meghatódás nélkül mondja a mai idők fiatalságának köszöntőjében:

— Irigyellek benneteket fiúk, hogy a legférfiasabb sportágban, a repülésben mutathatjátok meg, hogy igazi férfiak vagytok! Az én diákoskodásom idején még első lépéseit tette a KISOK, még nem volt szabad repülni. Nekünk még nem lehetett megmutatni a levegőben, hogy milyen férfiak vagyunk, a mi sportvetélkedésünk számára csak a vizet engedélyezték, de az úszásban sem vallottunk szégyent.

— A levegő — folytatta — nagyszerű küzdelmek eleme ma. Nézzétek meg, hogy mit jelent a népek, nemzetek életében a sportbéli vetélkedés! A német nemzet nagy szegénységében hogy acéllá edződött! Vagy ott a japán nemzet, a Szamurájok, a Roninok népe: az angolszászok gőgjükben sárga majmoknak csúfolták őket s most a japánok tönkreverik őket!... A repülés férfi számára a legszebb sport és honvédelem és boldog vagyok, hogy ha már repülő életetek nékem nem jutott osztályrészül, legalább én lehetek az, aki szárnyra bocsájthatlak benneteket valamennyiünk gondoskodója a Székesfőváros nevében!

Szendy Károly polgármester és *Horony-Pálffy* Aurél tanácsnok lelkes repülőszeretetének egyik nagy eredménye, hogy a *Budapesti Sport Egyesület*, amely eredetileg a székesfővárosi tisztviselők sportegyesülete volt, most a legszebb sportág, a repülés népszerűsítésében országos jelentőségű szerepet és jelentőséget kapott. A budapesti polgármester és a kultúrtanácsnok együttes munkájában nem ez az egyedüli repülőeredmény. Van egy másik, számunkra még rokonszenvesebb és a jövőt illetően még nagyobb lehetőségeket ígérő: *most vezetik be a székesfővárosi iskolákba hivatalosan a repülőmodelezést.*

Kezeink között van a polgármester 87.650. számú rendelkezése, amelyet március 9-én adott ki *Horony-Pálffy* tanácsnok:

— *Figyelemmel azokra a nagyjelentőségű érdekekre, amelyek a repülés fejlesztéséhez fűződnek* — hangzik a határozat — *és figyelemmel arra, hogy szakértők véleménye szerint a repülőgépgyártással kapcsolatos életpályák megkedveltetéséhez egyik legalkalmasabb eszköz az iskoláskorú tanulóknak repülőgépmodelek készítésével való foglalkoztatása, — elhatároztam, hogy több községi iskolában a IV—VIII. osztályos tanulók napközi otthon csoportjaiban bevezetem a repülőgépmodelek készítését. Ilyen célra egyelőre 23 iskolát jelölök ki, ahol a csoportokat megfelelő férfitanítók vezetik és akiknek kiképzéséről egyidejűleg gondoskodom.*

A polgármester rendelkezése következtében már meg is kezdődött a Pedagógiai Szeminárium helyiségében a székesfővárosi tanítók modelező-oktatóképző-tanfolyama, amelyen a modelezés tudnivalóit Bukovinszky Zoltán polgári iskolai tanár, vitorlázó repülőoktató — szintén a BSE egyik ismert oktatója — közli az oktatásra kijelölt tanerőkkel. A polgármester repülésszeretetére jellemző, hogy még arról is gondoskodik, hogy a tanfolyam hallgatóinak megtérítteti a felmerülő költségeket. A modelek készítéséhez szükséges anyagról is gondoskodott.

(Befejezés a 24-ik oldalról.)

gesztett térképen fel lesznek tüntetve. Minden más helyről központi visszaszállítás csakis szállítóautóval történik. A központi szállításvezető a gépek visszaszállítását a fentiek figyelembevétele mellett osztja be.

25. Díjazás

Díjazás a verseny alatt elért összpontozás alapján megállapított helyezési sorrend szerint történik. Díjazásban részesül az első 10 helyezett, ezenfelül további díjazásban a három legjobb eredményt elért pilóta.

A napi feladatok díjazása ettől független.

Külön felajánlott díjak odaítélése abban az esetben, ha annak feltételeit többen is teljesítették, aszerint történik, hogy a feladat kirepülése alkalmával melyik pilóta érte el a hivatalos pontszámítás szerint a legnagyobb pontszámot. A verseny folyamán elért különösen kimagasló teljesítményeket a Versenybíróság díjszabásban részesítheti. A díjak írásbeli igazolása utólag történik.

26. Emlékjelvény.

A versenyen résztvevő valamennyi pilóta megkapja a rendező e célra készített emlékjelvényét.

*

A Magyar Aero Szövetség a legjobb sportteljesítmények jutalmazására alapított nagydíjak (vándordíjak) közül egyet a versenyre ajánlott fel. A díj leírását és elnyerési feltételeit a Sportbizottság rövidesen közzé teszi.

M. Ae. Sz.



Egy szovjet város fölött...



Hihetetlennek hangzó gyászhír röppent világgá Stuttgartból: csendesen elhúnyt a nagy technikus és gazdasági vezéregyéniség: *Bosch Róbert*. Tavaly ősszel még teljes munka- és életerőben ünnepelte 80. születésnapját. Dolgozott haláláig, de munkássága nem is volt hiábavaló. Neve világszerte fogalommá vált, a föld bármely részén minden autótulajdonos kocsiján van valami az ő gyáraiból származó felszerelés.

Az automobil, ez a modern, kényelmes és gyors közlekedési eszköz ma a tökéletesség legmagasabb formájában áll rendelkezésünkre. *Bosch* albecki szülőháza előtt 1861-ben még csak postakocsit ismertek fogadós és gazdálkodó szülei. A fiatal *Bosch* neve a motor bölcsőkorában tűnt fel és követte, vele összeforrt egész fejlődése során. Alkotó műve nehéz, fáradságos, de diadalmas volt és *Bosch* megérhette élete munkájának gyümölcseit. Ha gondolatai arra az időre szálltak vissza, amikor tanuló- és vándorévei után 1806-ban egy segéddel és egy tanonccal megnyitotta első önálló műszerész-műhelyét, ma büszkeséggel tölthette el az a tudat, hogy most számos gyártelepén a munkások és alkalmazottak tízezrei dolgoznak az ő nevét viselő gyujtógyertyákon, mágneseken, kürtökön, világító berendezéseken, amelyeket ott találtuk a legkülönbözőbb szárazföldi, vizi és légi motoros közlekedési eszközökön.

A tisztes öregúr gyakran mondogatta, hogy mindezt jellemének köszönheti. Soha nem ígért olyat, amit nem tartott volna be. Az adott szavába vetett hitet és gyártmányai iránti bizalmat többre becsülte a haszonnál. Régi jelmondata »Inkább mindig pénzt veszítsünk el, mint a bizalmat«. Igyekezett a jóból a legjobbat gyártani, mert elviselhetetlen volt számára a silány teljesítmény.

Bosch sikerrel szervezte meg az egész világot behálózó eladási szervezetét. Nemcsak Európában, hanem *Amerikában, Afrikában, Argentinában, Japánban, Braziliában* házak és képviseletek létesülnek, másutt gyártási licenc-megállapodásokat köt.

Az autóiparban visszaesést mutató időszakok áthidalására felveszi az elektromos kézi szerszámok és az elektromos hűtőszekrények előállítását. Érdeklődése átterjed a film- és rádióiparra. Tulajdonát képezik Németország ilyirányú legnagyobb vállalatai. *(Blaupunkt-Werke GmbH., Eugen Bauer GmbH.)*

Vezető és irányító szelleme tévedhetetlenül jelölte meg a követendő utat, melyen akadályt nem ismerve, szívósan kitartott. Munkatársai között csalhatatlanul felismerte a tehetségest és őket legmesszebbmenően megbecsülte. Szociális kezdeményezései egyenesen korszakalkotók. Már 1906-ban 562 alkalmazottjával bevezeti a 8 órás munkanapot. 1910-ben a félmilliomodik gyujtómágnes előállításának emlékére alkalmazottainak szabad szombat délutánt biztosít. *»Bosch segélyalapot« létesít 1929-ben,* mellyel munkaképtelenné vált dolgozóiról és ezek hátramaradottairól kívánt gondoskodni. 300 ágyas gyógyintézetet alapított, amelyben a homeopáthia elvei alapján kezelik a betegeket.

Bosch maga is mélyen hitt a természet erőiben, a nap, a víz és elektromos hullámok gyógyhatásában. Szerette a természetet. Nagy kedve tellett a München melletti mintagazdaságában és szabad idejében nagyon gyakran a Bajor hegyekben járt, kedvenc vadászsportjának hódolva.

Bosch nagy szolgálatot tett hazájának, mert egész életműve a német munka kiválóságát és megbecsülését hirdette nemcsak a Birodalomban, hanem annak határain túl messze földön is. A birodalmi kormány saját halottjának tekintette és kegyeletes gyászünnepségen búcsúzott nagy honfiától. *Bosch,* a technika nagy zászlóvivője valóban óriási léptekkel vitte előbbre az emberi kultúrát és mi is csodálattal áldozunk nagy és dicső emlékének.

Az 1941-es év vitorlázórepülő eredményei

A VITORLÁZÓREPÜLÉSBEN AZ 1940. ÉV FOLYAMÁN ELÉRT LEGJOBB TELJESÍTMÉNYEK:

Junior csoport:

Legnagyobb időtartam: Király István (MOVERO, Bp.) 20 ó. 30 p.

Legnagyobb magasság: Lenkei Antal (M. Sr. E.) 1754 m.

Legnagyobb távolság: Huszár András (MOVERO, Bp.) 170 km.

Szenior csoport:

Legnagyobb magasság: 1. Szomolányi Károly (M. Sr. E.) 1880 m. 2. Pettendi János (M. Sr. E.) 1836 m.

Legnagyobb távolság: Pozsgay László (Pamutipar) 195 km.

Célrepülés:

Huszár András (MOVERO, Bp.) 170 km.

A legjobb eredményt elért egyesületek:

1. Műegyetemi Sportrepülő Egyesület összesen 3562 pont. 2. MOVERO, Bp. összesen 1676 pont. 3. MÁV Sportrepülő Egyesület összesen 624 pont.

Az 1940. év legeredményesebb vitorlázórepülői, összesítés alapján:

1. Szomolányi Károly (M. Sr. E.) 597 pont. 2. Király István (MOVERO, Bp.) 557 pont. 3. Tasnádi László (M. Sr. E.) 486 pont.

A VITORLÁZÓREPÜLÉSBEN AZ 1941. ÉV FOLYAMÁN ELÉRT LEGJOBB TELJESÍTMÉNYEK:

Junior csoport:

Legnagyobb időtartam: Lenkei Antal (M. Sr. E.) 7 ó 55 p.

Legnagyobb magasság: Patay Gyula (M. Sr. E.) 1786 m.

Legnagyobb távolság: Lenkei Antal (M. Sr. E.) 136 km.

Szenior csoport:

Legnagyobb időtartam: Király István (MOVERO, Bp.) 29 ó 47 p.

Legnagyobb magasság: Szilas Tibor (Közp. Vit. K.) 2803 m.

Legnagyobb távolság: Tasnádi László (M. Sr. E.) 315 km.

Célrepülés:

1. Sóváry Gyula (M. Sr. E.) 158 km. 2. Auguszt Lajos (M. Sr. E.) 138 km.

Uj nemzeti rekordokat állítottak fel:

a) *Időtartam:* 1. Király István (MOVERO, Bp.) 29 ó 47 p. 2. Méray-Horváth Róbert (MOVERO, Bp.) 26 ó 55 p.

b) *Magasság:* Szilas Tibor (Közp. Vit. K.) 2803 m.

Az 1941. évben legjobb eredményt elért egyesület:

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület 9794 pont.

Az 1941. év legeredményesebb vitorlázórepülői:

1. Auguszt Lajos (M. Sr. E.) 994 pont. 2. Király István (MOVERO, Bp.) 974 pont. 3. Tasnády László (M. Sr. E.) 942 pont.

A MÁV Testvériség SE által adományozott »Icarus« vándordíjat, melyet az év legnagyobb magassági repülésének díjazására 1931-ben alapított, mint harmadszori védő, 1941-ben véglegesen Szilas Tibor nyerte el 2803 m-es magassági rekordrepülésével.

Összehasonlítás az 1940. és 1941. év vitorlázóeredményei között

	Felszállások		Vizsgák száma				Repülőgép állomány				
	száma	ideje óra	A	B	C	D	sikló	Isk. vit.	gyak. vit.	nagy telj.	2 üléses
1940. évi eredmények	51.582	2716	591	270	133	21	86	69	24	20	3
1941. évi eredmények	73.254	4166	798	314	143	21	74	103	40	21	8
Növekedés számszerűleg	21.672	1450	207	47	10	—	—12	34	16	1	5
Növekedés %-ban	42	53	34	16	7	0	—13	49	66	5	166
Átlag	47%		20%								

KIS HIREK

A **Magyar Aero Szövetség** a vitorlázórepülés fejlesztésére az alábbi versenyszámokat írja ki: a) legnagyobb időtartam, b) legnagyobb magasság, c) legnagyobb távolság bejelentett cél nélkül és d) ugyanaz céllal. II. *Legeredményesebb vitorlázórepülő pilóta.* Hat repülés pontozásos összeredménye alapján. Részletes feltételek: Minden pályázó hat igazolt repülését terjesztheti elő. Ezek közül 2 távrepülés, 2 magassági repülés, 2 időtartamrepülés, vagy 2 célrepülés, vagy 1 cél- és 1 időtartamrepülés lehet. III. *Legeredményesebb vitorlázórepülő hölgypilóta.* (Ugyanaz, mint fent.) IV. *Legeredményesebb repülőegyesület.* A versenyben résztvevő pilóták egyesületenkénti összpontszáma szerint. V. *Nemzeti rekordok megdöntéséért:* 1. Időtartam (jelenlegi csúcseredmény 29 óra 47 perc, Király). 2. Magasság (jelenlegi csúcseredmény 2803 m, Szilas Tibor). 3. Távolság (jelenlegi csúcseredmény 326 5 km, Rotter Lajos). A teljesítmények hitelesítése. 1. *Időtartam:* szemtanuk és 1 sportbiztos (oktató) és 2 tanu által aláírt jegyzőkönyv. 2. *Magasság,* kiértékelt barogrammal. 3. *Távolság:* indulási és leszállási jegyzőkönyvvel és térképpel. A táv lemérése 1:200.000-es térképen történik. 4. *Sebesség:* a sebességre, illetve időtartamra is kiértékelt barogrammal és térképpel. Pontozás és ennek alapján a helyezési sorrend megállapítása egy kiértékelési táblázat szerint történik.

Szegeden és Kolozsvárott a környék modelező ifjúságának összefogására körzeti központi műhely felállításán dolgoznak. A körzeti központok még e hó folyamán megkezdik munkájukat.

Szilas Tibor mérnök, MAeSz felügyelő április elején megválik a *Magyar Aero Szövetség* vitorlázóosztályának vezetésétől. Hír szerint a jeles vitorlázórepülő és repülésügyi szakíró új munkatéren hasznosítja sokévi tapasztalatait.

„Tallózás a repülőirodalom berkeiben című cikkünkre most *Pók Tibor* a következő észrevételt közli: Legjobb lesz, ha helyesbítéssel kezdem megjegyzéseimet. A *Modelrepülőgépek építése* című könyvet nem Gyész és Laupich, hanem *Grész* és *Lampich* írták. Régebbi, szakkérdésekkel foglalkozó művek közül elsőnek *Melczer:* Sárkányrepülőgépek működésének és számításának alapelvei címen megjelenő könyvet tekinthetjük. Igazán hézagpótló munka *Szüts:* A légi fénykép című könyve. Ezenkívül még *A magyar repülés hőskora* (megjelent 1940-ben) és *Örvös:* Magyar pilóták a végtelen óceán felett (megjelent 1931-ben) című könyvek töltenek be repülőirodalmunk terén nagyobb szerepet. A »könnyű« irodalom terén újabban megjelentek *Kevély:* Kényszerleszállás, *Kiss:* ... Valahol Afrikában (frontregény) és a háborús regénysorozatban *Günther Kastner* szerkesztésében: A krétai lövész című művek. Ha a helyesbítésemmel és bővítésemmel csak egy cseppet is hozzájárultam a teljes repülőkönyvtár felállításához, öröm tölt el.

Új aerokörök a következő városokban alakultak: *Budapest:* Berzsenyi gimnázium, mesterutcai felsőkereskedelmi iskola, *Szeged:* Baross Gábor gyakorló gimnázium, Keresztyén Ifjúsági Egyesület, *Újvidék:* állami gimnázium, *Kassa:* Hunfalvy gimnázium, *Beregszász:* állami gimnázium, *Pécs:* állami gimnázium, *Szolyva:* állami polgári iskola, *Esztergom:* ferencrendi gimnázium, Szent Imre gimnázium, érseki tanítóképző és líceum.

Szatmárnémeti és **környéki** ifjúsági aerokörök április 26-án tartják helyi selejtező versenyüket.

A repülőmodelezés kézikönyve címen jelenik meg a közeljövőben a modelezés elméleti és gyakorlati tudnivalóit tárgyaló szakkönyv. Ilyen szakirányú könyvet a modelezők már régen nélkülöznek.

hadiárvák ellátásához 1,068.120 pengőt ajánlottak fel. Ezt az összeget az érdekképviselet már rendeltetési helyére is juttatta.

A Providencia Biztosító Rt., amely tudvalevőleg a Hitelbank érdekkörébe tartozik, az elmult évben folytatta országos szervezetének kiépítését és fejlesztését. A Délvidéken az intézet átvette a Slavia biztosítási bank jugoszláv biztosító vállalat kárbiztosítási állományát.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

H. Ferenc, Somsály. Beküldött javaslatára visszatérünk. Levél megy. — **S. J., Bp.** A kép közlésre nem alkalmas. Kérjük, küldjön mást. Legközelebbi lapzárta 10-én lesz. — **Egri diák.** A vers nem jó. Egyelőre csak azt tanácsolhatjuk, de ezt aztán igen őszintén, hogy tanuljon szorgalmasan. — **Alföldi fogadók.** Elvesztették, mert ilyen jelű repülőgép nincs.

A. Zsolt, Kaposvár. A világháború alatt, 1917-ben az Iparcsarnokban volt repülőkiállítás. Érdekessége a kis egysíkú Fokker-gép volt szinkron gépfegyverrel. Második kérdésére közöljük, hogy a híres magyar Földközi-tenger körüli repülés 1933 február 19-étől 23-áig tartott. Pilóták: Bánhidi Antal és Bisits Tibor. A pilóták felváltva vezették a Gerle 13. gépet. — **Sz. Mátyás, Titel.** Most július 16-án lesz tízéves évfordulója a Justice for Hungary diadalmas óceánrepülésének. Valószínű, nagy ünnepségek lesznek, mert hála Istennek, az elmult tíz év alatt sokat gyarapodott hazánk és nemzeti repülésünk is sokat fejlődött.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

A Nagybátony-Újlaki Egyesült Iparművek Rt. üzemben lévő bányáival szomszédos szénterületein új bányát nyit meg. Ezzel kapcsolatosan a részvénytársaság felemeli alaptőkéjét is.

Az Alumíniumérc Bánya és Ipar Rt. nyeresége hárommillió pengő fölé emelkedett.

A Győri Első Takarékpénztár, amely a vidéki pénzpiacon előkelő helyet betöltő pénzintézet, az elmult üzletévben is kitűnő eredményt ért el. A mérlegadatok szerint az intézet takarékkönyvecskéken 4,645.522, folyószámlákon pedig 1,979.062 pengő betétet kezelt.

A Takarékpénztárak és Bankok Egyesülete Hegedüs Lóránt elnöklésével április végén tartja meg ezidei rendes közgyűlését. A TÉBE jelentésén most dolgoznak.

A Schmoll és Kallós Rt. közgyűlése a vállalat igazgatósági tagjai sorába választotta Görgey Istvánt, a Magyar Vegyészeti Gyárosok Országos Egyesületének elnökét.

A Felmayer István és Fiai Kékfestő- és Kartonnyomógyár Rt. egyik igazgatója, Juhász József március elején megvált a vállalattól. A részvénytársaságot így most két régi igazgatója, Balázs Pál és Littolf Marcel vezetik tovább.

Len- és kenderfeldolgozó gyár létesítésére részvénytársaság alakult Kovásznán. Az új részvénytársaságba eddig ötvenezer pengőt fizettek be, de a további részvényjegyzés folyamatban van. A gyártelep céljára a Vajna-féle fűrészüzemet szerezték meg. A gépeket most szerzi be az új gyár.

A Magyar Kereskedelmi Hitelbank — Schopper J. G. Rt. igazgatósága megállapította az 1941. évi zárszámadásokat és elhatározta, hogy március végére egybehivandó közgyűlésnek osztalékul részvényenkint 3.50 pengő kifizetését fogja javasolni.

A Magyar Vasművek és Gépgyárak Országos Egyesületébe tömörült vas-, gép-, fém- és elektromosipari vállalatok a honvédelmi miniszter felhívására a

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ



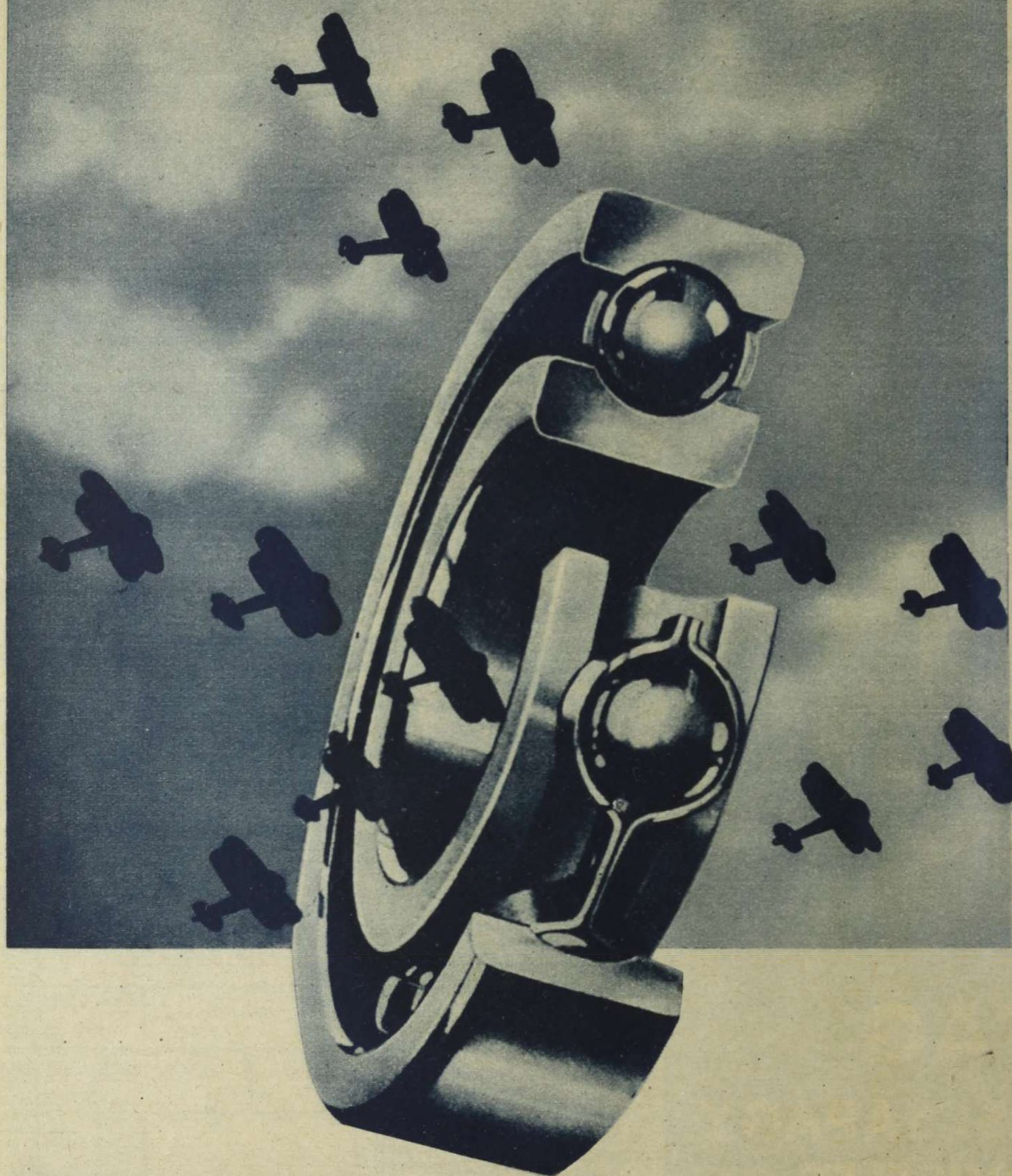
MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.



Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



A FELHŐK VILÁGÁBAN

nincsen megállás, sem közbenső állomás. Az üzembiztonság és tartósság tehát különlegesen fontos. Ezért szereli a mótor- és repülőgépgyárak legnagyobb része az SKF csapágyakat, azt a gyártmányt, amelyet a sikeres óceánrepülések majdnem mindegyikénél használtak.

SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY R.-T., BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55

421769. Athenaeum Rt. mélynyomása, Budapest. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.